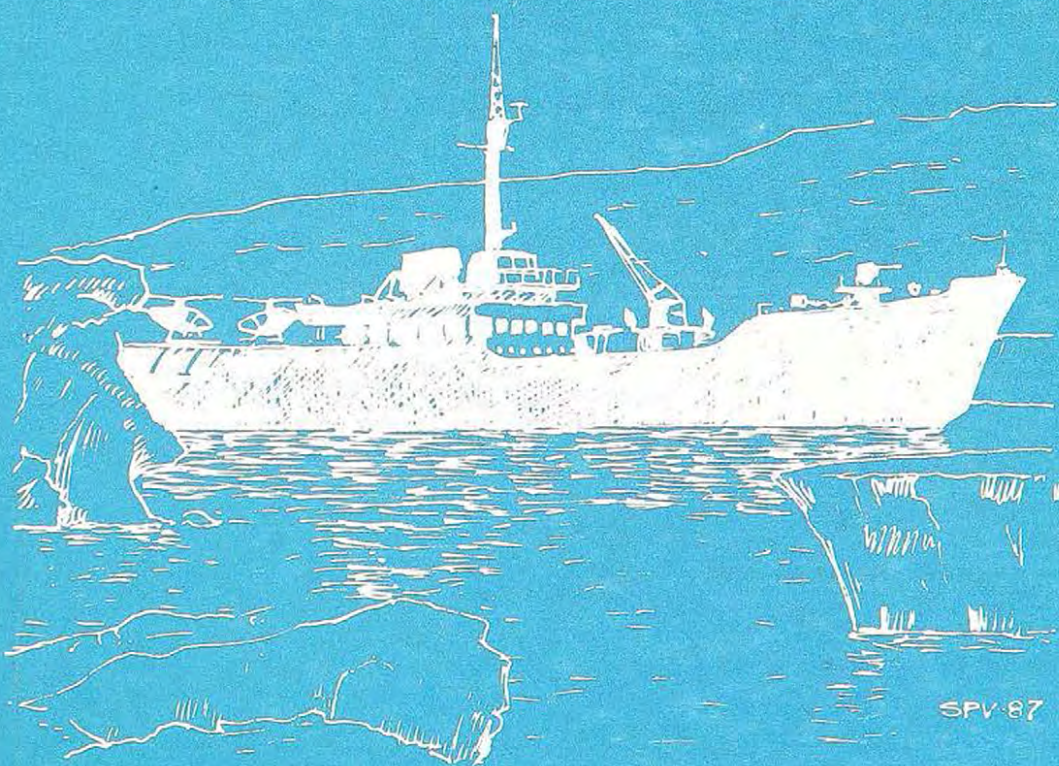


Sergio Paravić Valdivia

CRONICAS ANTARTICAS



BOLETIN

19.89
224
.1

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DEL PATRIMONIO TERRITORIAL DE CHILE
UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE

1988

919.89

224

21

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DEL
PATRIMONIO TERRITORIAL
DE CHILE

Universidad de Santiago



a: 16/10/70

cf 13968665

CRONICAS ANTARTICAS

BOLETIN INPATER N° 1
SANTIAGO
1988

Registro Propiedad Intelectual N° 69.769

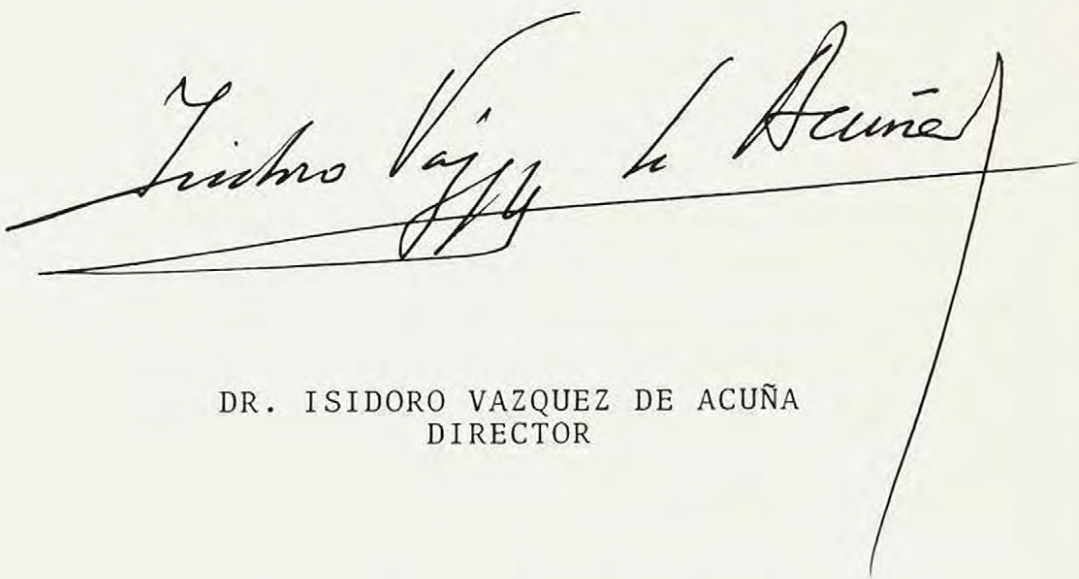
PRESENTACION

El Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, de la Universidad de Santiago, agrega una nueva colección a sus publicaciones anteriores. Bautizándola con la sigla de su nombre, **INPATER**, desea que las páginas de este boletín acojan colaboraciones cortas de variada índole referentes al patrimonio nacional. Ella se suma a las colecciones **Terra Nostra** y **Veritas**. De tal suerte, en la víspera del sexto aniversario de nuestro Instituto, ofrecemos estas **Crónicas Antárticas**, vivencia directa del Consejero Numerario Arquitecto Don Sergio Paravic, con quien compartí tal experiencia extraordinaria gracias a una invitación del Comandante en Jefe de la Armada Almirante Don José Toribio Merino.

En calidad de colofón finaliza este ejemplar con la **Expedición a la Antártica del Capellán Alvarez**, en cuyas décimas se va resumiendo día a día nuestro periplo, con resabios de cantares de gesta y de la lira popular de un huaso embarcado.

Sirvan las páginas de **Inpater** N° 1 para reafirmar nuestra soberanía en un casquete del continente helado

y a su proyección oceánica, y de homenaje a la labor esforzada, silenciosa y constante de nuestros marinos, pioneros en dar testimonio de Chile en esa extremidad austral de la patria, a la que se sumaron las demás ramas de la Defensa, cuya misión debe ser respaldada no sólo por los organismos administrativos, científicos y universitarios que se han ido sumando en esta acción, sino por todos los chilenos.

A handwritten signature in cursive script, reading "Isidoro Vazquez de Acuña". The signature is written in black ink and is positioned above a horizontal line. A long, thin vertical line extends downwards from the right side of the signature, crossing the horizontal line.

DR. ISIDORO VAZQUEZ DE ACUÑA
DIRECTOR

CONTENIDO

PUNTA ARENAS: PUERTO ANTARTICO	9
PREPARANDO LA TRAVESIA DEL DRAKE	13
EL PASO DRAKE	17
EL "PILOTO PARDO" EN BASE PRAT	21
EN LA BASE ANTARTICA O'HIGGINS	27
BASE MARSH, CORAZON DE LA ANTARTICA	33
PRESENCIA CHILENA EN LA ANTARTICA	37
PRESENCIA INTERNACIONAL EN LA ANTARTICA	41
UN PELIGRO: LA EXPLOTACION INTERNACIONAL DE LA ANTARTICA	45
AÑO 1991: DESAFIO AL SISTEMA ANTARTICO	49
EXPEDICION A LA ANTARTICA DEL CAPELLAN ALVAREZ	53

CRONICAS ANTARTICAS

Aceptando la gentil invitación de la Armada Nacional ofrecida al Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, de la Universidad de Santiago de Chile, su director y el consejero que éste escribe, se embarcaron en Punta Arenas a bordo del AP 45 "Piloto Pardo" el 1° de diciembre para participar en el primer viaje de apoyo logístico a nuestras bases en el Grupo de Tarea Antártica 1987-1988, integrado también por la escampavía "Yelcho". Este viaje duró hasta el 22 de ese mismo mes, fecha en que ambos buques regresaron a Punta Arenas. La invalorable experiencia recogida en aguas, hielos y tierras antárticas será considerada en el programa 1988 de nuestro Instituto, por lo que expresamos nuestro más profundo agradecimiento a la Armada Nacional.



Modelos de matasellos postales de Bases Chilenas en la Antártica.

PUNTA ARENAS, PUERTO ANTARTICO

La posición geopolítica del puerto de Punta Arenas fue señalada por visionarios tales como el Libertador O'Higgins, el Presidente Bulnes y el general Cañas Montalva, los primeros en el siglo pasado cuando se consolidó la ocupación iniciada por los Gobernadores de Chile en el período español.

Y fue la Armada de Chile la que ha sostenido incansablemente esta posición austral. Recordemos solamente cuando antes de la mutilación patagónica y fueguina sancionada por el Tratado de 1881, la Armada ejerció los actos de soberanía indiscutida en las aguas magallánicas desde Punta Arenas hacia las costas patagónicas orientales cuando estableció la Capitanía de Puerto en la costa meridional del Río Santa Cruz, frontera que debió respetarse en 1881.

Después de la firma del Tratado de 1881, las concesiones de islas y aguas al sur del canal Beagle consolidaron nuestra soberanía, y en especial cuando el Gobernador del Territorio de Magallanes fundó en el extremo oriental de la isla Navarino, Puerto Toro, posición estratégica que dio apoyo a las explotaciones auríferas y ganaderas de esa región, cuando la imprevisión e ignorancia de nuestros representantes dejaron la Misión del Reverendo Lucas Bridges en la abrigada bahía de Ushuaia bajo bandera argentina, siendo en esa época el único

centro poblado de todo el austro chileno, sede de la Patagonia Missionary Society, instalada ya en tiempos del descubrimiento del Canal. Así Chile pudo sustituir esa posición que Argentina sólo la ocupó en 1884, cuando el Comodoro Lasserre desembarcó en su precaria flotilla fluvial del Río de la Plata.

El nuevo impulso que el general Ramón Cañas Montalva otorgó a la importancia geopolítica del cono austral de Chile en su proyección hacia el Polo Antártico y la acción del almirante Mac Intyre que fundó, en una posición estratégicamente excelente Puerto Williams, ubicado en el sector más angosto del canal Beagle, en la entrada oriente del Paso Mackinlay entre la isla Gable y Navarino, salvaguarda mejor que Puerto Toro, el territorio insular al sur del Beagle. Fundación que es el núcleo de una nueva y floreciente ciudad y puerto de recalada obligatorio, que a no dudar en la próxima década tendrá creciente gravitación su espacio marítimo como pivote entre la península antártica, Tierra de O'Higgins, y Punta Arenas en el Estrecho de Magallanes.

El desarrollo manifiesto de Punta Arenas, con sus centros petro y carbo-químicos, su importante industria pesquera con énfasis en la centolla; la importancia de los servicios que presta Parenazón; los astilleros de ASMAR, los de plataformas de explotación petrolera y el nuevo astillero recién inaugurado, y trabajando a toda su capacidad, como es la sociedad creada por iniciativa chileno-sudafricana, que permiten atender no sólo nuestras necesidades, sino las de flotas pesqueras y comerciales de otras potencias, entre ellas a las islas Falklands, hacen de este puerto del estrecho un polo gravitacional del área austral del Hemisferio Sur.

Recientes disposiciones del Ministerio de Hacienda agregan al D.L. 825/74 un tratamiento tributario a las empresas aéreas y navieras que efectúen transporte de pasajeros y carga en tránsito, los que serán considerados como exportadores respecto de la adquisición de bienes para aprovisionamiento denominado "rancho" de sus naves o aeronaves.

Igual tratamiento tributario se otorga a las empresas

que realicen compras para aprovisionar plataformas petroleras flotantes o sumergibles, en tránsito en el país; de naves o aeronaves que tengan convenios con instituciones nacionales para colaborar al desarrollo de operaciones y proyectos de interés nacional.

También se incluyen en estas facilidades las empresas aéreas, navieras de turismo y organizaciones científicas que requieran aprovisionarse por Punta Arenas y para las operaciones de carga, pasajeros y servicios que presten o se utilicen para los viajes que se realicen desde ese puerto hacia el Continente Antártico.

Tales disposiciones, oportunas y amplias, se generaron fundamentalmente ante los problemas que el rompehielos alemán federal "Polar Stern" tuvo cuando se aprovisionó en Punta Arenas en su primer viaje al continente antártico; y en alguna manera también por la preocupación de nuestro Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile ante la misma situación, que fue analizada durante el año 1987. Debemos recordar que el "Polar Stern" decidió cambiar de proveedor, recibiendo en Ushuaia las facilidades que no tuvo en Chile.

Sería muy importante que las facilidades a extranjeros que comentamos se hagan extensivas a Puerto Williams, pues así se amarran secuencialmente los servicios marítimos en la ruta protegida de los canales chilenos, sin que sea necesario recurrir a Ushuaia. Lo mismo sucede con las aeronaves que pueden recalar no sólo a Punta Arenas sino también a Porvenir y al aeródromo Guardiamarina Zañartu en Puerto Williams, como alternativas del Aeropuerto Presidente Ibáñez.

Sólo falta que el Nuevo Puerto de Punta Arenas sea una realidad al otorgársele prioridad uno en la asignación de los recursos de este año. El Muelle Prat está completamente congestionado por naves mercantes, pesqueras, turísticas y de la Armada: en dos días, el Piloto Pardo que hacía carga para la Tarea Antártica, debió cambiar de fondeadero dos veces para dejar espacio a otras naves.

Cuando se cumpla este ansiado y prioritario proyecto

PREPARANDO LA TRAVESIA DEL DRAKE

Intensa actividad reina a bordo del AP 45 "Piloto Pardo" en el puerto de Punta Arenas recibiendo la heterogénea carga que debe transportar para las bases antárticas chilenas, tanto como los diversos tipos de tambores de combustibles de aviación que requieren los Twin Otter, Hércules y helicópteros de la FACH estacionados en Base Marsh, como los propios helicópteros navales embarcados en el Pardo; los abastecimientos que se requieren para los contingentes navales, militares, aviadores y del Instituto Antártico Chileno, INACH, todos con excepción del INACH que permanecen el año completo, como así también para las brigadas de mantenimiento y reparaciones que el Ejército, Marina y Aviación que permanecen durante la temporada del verano antártico ejecutando la mantención anual de sus respectivas instalaciones. Junto a esto se agregan las empresas constructoras que tienen la misión, después de concursar y ganar la propuesta pública, de ejecutar nuevas obras y cuyos materiales de construcción son mayoritariamente transportados en el "Piloto Pardo": Así la Constructora Montenegro lleva todo lo necesario para reconstruir el gran galpón que se incendió en Base Marsh en 1987, además de otras obras que amplían la capacidad de combustibles de la base de la FACH. Otra firma, la Empresa de Ingeniería Vicente,



encomendada por la FACH para la ampliación de ambos cabezales del Aeródromo Rodolfo Marsh, en la imposibilidad de trasladar la gran cantidad de materiales y campamento de obra en el Pardo, fletó una barcaza panameña, la "Caribbean Intrepid" de 700 toneladas, la que se encuentra en Punta Arenas preparándose para el zarpe. Lleva toda una base de operaciones de obra para operar independientemente con hangar inflable de unos 30 m de largo, casas metálicas tipo container para el personal y profesionales que suman alrededor de 80 personas que permanecen sólo el verano antártico.

El "Piloto Pardo" había zarpado de Valparaíso el lunes 23 de noviembre, después de embarcar la casi totalidad de la carga destinada a las bases, labor que continuó en Punta Arenas, durante los días anteriores al zarpe programado para las 23 horas del día 3 de diciembre. Junto al Pardo se encontraba la escampavía "Yelcho", el "Caribbean Intrepid" ya mencionado, y el "Society Explorer", de 2.500 tons., buque turístico alemán de bandera de Bahamas que hace tour excepcionales, en especial en el Hemisferio Sur, visitando la Patagonia, fiordos chilenos, Beagle, Antártica, Islas Falklands y Sandwich del Sur. En aguas antárticas lo encontraremos nuevamente.

A las 20 horas del 3 de diciembre, nuestro buque embarcó los 60 hombres que componían las brigadas de mantenimiento y reparaciones para las bases Arturo Prat y O'Higgins, y se aprestó a zarpar a la hora señalada, las 23, con luz solar todavía.

Navegando a la cuadra de la Península de Brunswick, rumbo al Sur y frisando la medianoche, el Comodoro Adolfo Cruz y el Comandante del AP 45 "Piloto Pardo", capitán de fragata Rodolfo Camacho convocan en la cámara a la oficialidad y hacen la presentación de los pasajeros-observadores del Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile de la Universidad de Santiago, el Director, Dr. Isidoro Vázquez de Acuña y del Consejero Numerario que éste escribe.

El Pardo, bajo el manto nocturno y con acompasado rumor de sus motores sale del Estrecho de Magallanes y surca el Canal Magdalena. La noche no permite observar uno de los montes

más majestuosos del mundo que se eleva con sus picachos gemelos cubiertos de hielo milenario y nubes borrascosas. Amanecemos saliendo del Canal Cockburn, y nos asomamos por el temido Drake. El Pardo cae hacia el Oriente, entrando al socaire del Canal Brecknock u Ocasión, para quedar nuevamente sin reparo frente a Bahía Desolada, donde el Drake nuevamente presenta su mar gruesa, que se asemeja al paso del Golfo de Penas. Sin embargo la mar no presentó su peor cara y entramos al Canal Ballenero y luego al O'Brien, que navegamos durante el viernes 4, continuando por el Brazo Noroeste del Beagle que nos presenta el inigualable espectáculo de los ventisqueros que se desprenden de la Cordillera de Darwin, en la costa de Tierra del Fuego, con montes con más de 2.000 metros de altura, como el Darwin y el Francés. Es impresionante observarlos, generalmente con un muro casi vertical de hielo que periódicamente se desprende hacia el canal, conformando témpanos de dimensiones variables que son arrastrados por la corriente, constituyendo para el navegante una atención mayor. De este campo de hielo se destacan los ventisqueros Romanche, Italia, Alemania, Roncagli y Holanda, cuya designación en cartas náuticas y turísticas brillan por su ausencia. Este conjunto de ventisqueros y sus fiordos son uno de los más significativos recursos turísticos que Chile ofrece en esta parte austral del país y ni el mapa Rutero XII Región, editado por SERNATUR, ni la Carta IHA Isla Diego de Almagro a Isla Diego Ramírez los menciona en su toponimia geográfica.

La amanecida del sábado 5 el Pardo pasa a la cuadra de Ushuaia, y a las seis y media de la mañana recalamos en Puerto Williams, donde estaremos hasta mediodía. Un bus de la Armada espera al grupo militar que se embarcó en Punta Arenas, para hacer un "City Tour", a la cual nos integramos, visitando el hermosísimo lugar llamado la Cascada, donde existe una planta hidroeléctrica que provee de energía a Puerto Williams. La Hostería Wala, se preparaba para recibir a un grupo de turistas que llegaría pronto por vía aérea desde Punta Arenas, utilizando el Aeródromo Guardiamarina Zañartu. Recién

se instalaba la Virgen del Carmen que fue llevada desde la capilla de Las Salinas en Viña del Mar: quedó en una bifurcación de caminos, lo que permite hacer tomas fotográficas para el turista.

El zarpe está previsto para el mediodía, cuando la "Yelcho" llega de Punta Arenas, y se celebra con alegría, preparándonos para la travesía del Drake. El día está radiante y de una claridad inusual que nos permite observar un horizonte limpio de nubes y que más tarde, cuando dejemos el Beagle y enfilemos por el Paso Picton, entre Navarino y Picton y luego el Paso Richmond, entre las islas Lennox y Nueva, observaremos simultáneamente la isla de los Estados, en el extremo oriental de Tierra del Fuego y el grupo de islas Wollaston, Deceit y Hornos, algo que sólo los más afortunados pueden recibir como un don de Dios.

Estamos ya en el Drake, y nos esperan más de 48 horas de navegación para cubrir las aproximadamente 550 millas entre Puerto Williams y Base Prat, en la Isla Greenwich, Shetland del Sur, nuestro próximo destino.



EL PASO DRAKE

Iniciando la travesía del Paso Drake que durará dos días de navegación en uno de los mares considerado más temible, y que los navegantes desde la época post colombina, respetan como uno de los obstáculos más difíciles de vencer, en especial cuando se trataba de cruzar el Cabo de Hornos en veleros que no contaban más que con el férreo deseo de vencerlo de parte de sus tripulaciones, con la fuerza que dá la confianza en su buque y con el temple de sus hombres.

El "Pardo", con sus treinta años de servicio en las lides antárticas, con sus hombres considerados los mejores marinos de esos mares, el Drake no le presenta problemas: el mar de fondo, que aquí tiene unos 4.000 metros de profundidad y un ancho de unas 500 millas, se presenta con sus gigantescas olas acompasadas, meciendo a nuestro "Pardo" que lleva una derrota de 135" al Sureste, con rumbo al Estrecho inglés, entre las islas Robert y Greenwich, en las Shetland del Sur. El tiempo es bueno y el vaivén obliga a muchos, en especial quienes pertenecen a las brigadas de reparaciones de bases O'Higgins y Prat, a mantenerse en posición horizontal. Yo prefiero estar en el puente en cuanto es posible, y me lleva a reflexionar sobre el Paso Drake:

¿Por qué a esta enorme masa de agua perteneciente

al Océano Pacífico se le denomina "Paso Drake"? Es el Pacífico que penetra en una profunda cuña en el sistema atlántico, separado geológicamente por la Cordillera de los Andes que va emergiendo por el llamado Arco Antillanco del Sur por la isla de Los Estados, Banco de Burdwood, Islas Georgia y Sandwich del Sur, Orcadas del Sur, para reaparecer en la Península de O'Higgins, en el Continente Antártico. Ambos extremos, Tierra del Fuego y Península Antártica se parecen como una imagen reflejada en un espejo.

Peor es llamarlo Océano Atlántico, después que esas aguas dejaron de llamarse Océano Glacial Antártico. Sin embargo, denominarlo "Paso Drake" -hay autores que lo llaman "Mar de Drake"- nos parece injusto, pues Francis Drake, al mando de una flotilla de cinco naves con 172 hombres, con cartas de navegación provenientes del propio Hernando de Magallanes y con la experta asesoría del piloto portugués Nuño da Silva, prisionero de guerra, llegó al Océano Pacífico por el Estrecho de Magallanes, en 1577, y no dobló el Cabo de Hornos como podría suponerse. Lo destacado de Drake, en esa área marítima, es que desde la Boca Occidental del Estrecho, exploró las aguas al Surponiente del cono sur, y llegó a descubrir la mítica Isla Elizabeth el 24 de octubre de 1578, la que situó a los 57° de latitud sur y 74° de longitud, es decir bastante al poniente de las islas Diego Ramírez, Isla que desapareció presuntamente por una erupción volcánica y cuyos rastros encontró el capitán Burnham en 1885 cuando advirtió una extraña coloración de las aguas y por sondeo obtuvo 67 a 70 brazas, es decir unos 125 metros de profundidades, cuando esas aguas tienen 3.000 m. Hoy se le conoce como "Banco Pactolus", en homenaje al buque de Burnham. Es decir un descubrimiento que hace en realidad el piloto portugués Nuño da Silva al poniente del Cabo de Hornos, es lo único que puede alegar Drake para ser considerado en la toponimia antártica, pues de ninguna manera es su descubridor.

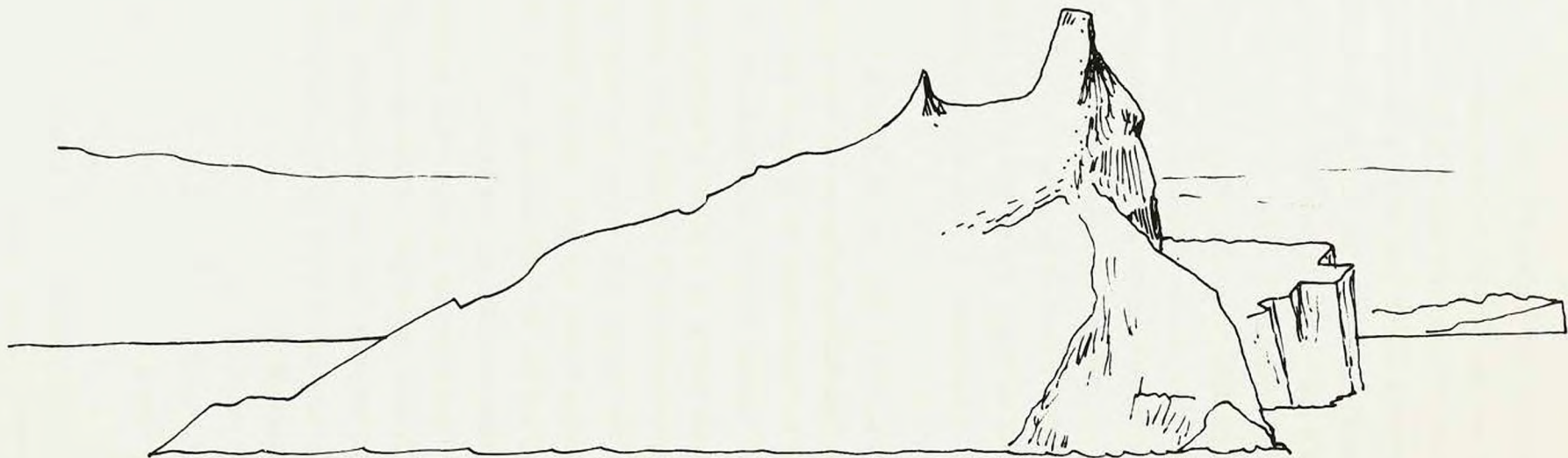
¿Quiénes lo descubrieron? Ya en 1526, la carabela de Francisco de Hoces, de escuadrilla española de fray Francisco

García de Loayza, empujada por los vientos y las olas llegó a los 55° de latitud sur, al sur de la isla de Los Estados, y "dijeron después cuando tornaron que allí había acabamiento de tierra". Igual situación sucedió en el año 1540 a la nao del capitán Gonzalo Alvarado, que separada de la flotilla de cuatro naos de fray Francisco de la Ribera, y arrastrada por un violento temporal atravesó el estrecho que después se denominó Le Maire, entre Tierra del Fuego e Isla de Los Estados, llegando al Canal Beagle donde permaneció por seis meses antes de regresar a España. Es decir Alvarado es "avistador" del Canal Beagle y descubridor del Estrecho de Le Maire y segundo después de Hoces, del Océano Pacífico Austral o Mar de Drake.

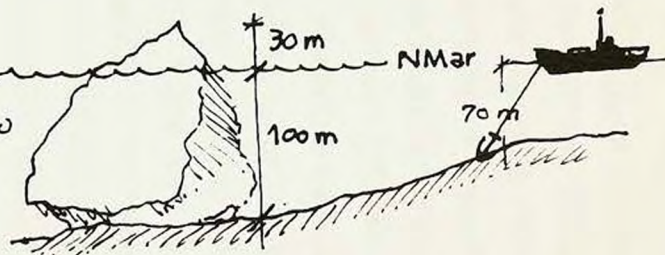
Sería interesante al recordar estos hechos históricos hacer justicia a estos navegantes españoles y denominar áreas marítimas con sus nombres.

Surgen otras reflexiones, esta vez de un pasado muy próximo como fue la Mediación del Santo Padre en los momentos en que se ponía en el tapete la definición de la soberanía de las aguas al Sur y Sureste del Canal Beagle, precisamente las mismas aguas que nuestro buque surca en pos de la Antártica, en un rumbo que es casi precisamente la traza que debió diseñarse: es decir partiendo del Punto XX en la medianía de la Boca Oriental del Canal Beagle hacia las Islas Piloto Pardo, grupo de Elefante y Clarence, en los 61° de latitud sur y 53° de longitud, límite oriental de nuestro casquete antártico.

Está fresco en nuestra memoria que la traza que aceptó nuestro país no corresponde a los intereses antárticos, pero esto ya está sancionado en el Tratado de Paz y Amistad de 1985 que liquidó, por lo menos, una agria zona de tensión entre ambas naciones.



BAGE PRAT : TEMPANO GIGANTE, VARADO A UNA PROFUNDIDAD DE 100 M.; CON LA ALTA GIRA SOBRE SI MISMO PRESENTANDO OTRO FRENTE. EL AP PARDO FONDEÓ A 70 M. IMPIDIENDO QUE EL TEMPANO LO CHOQUE.



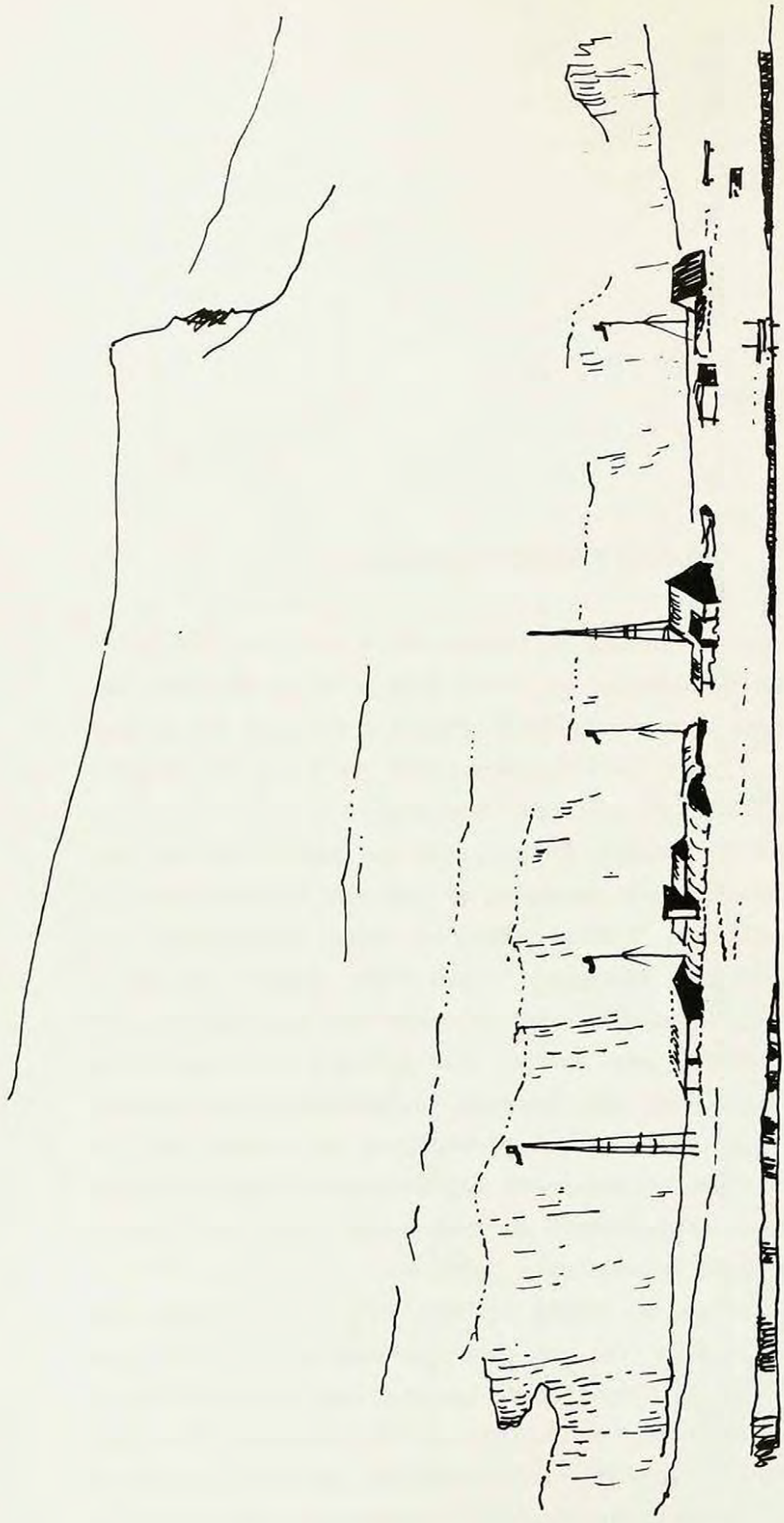
08 DIC 1987
S.P.V.

"PILOTO PARDO" EN BASE PRAT

Después de dos días de navegación a través del Pacífico, entre Puerto Williams en el Canal Beagle y las Shetland del Sur, el "Piloto Pardo" arribó a Puerto Soberanía en la Isla Greenwich, en donde se encuentra desde hace más de 40 años la Base Arturo Prat de la Armada Nacional.

La Isla Greenwich forma parte del grupo Shetland del Sur que se ubica a una distancia de 130 kms en paralelo a la península antártica. Tierra O'Higgins, islas constituídas por Smith, Low, Snow, Livingston, Greenwich, Robert, Nelson y Rey Jorge, una cadena de unas 160 millas (296 kms) de longitud, las que conforman una barrera que protege el Estrecho de Bransfield, que no es otra cosa que un verdadero Mar Interior abrigado de las inclemencias del Pacífico. Al interior de este Mar se encuentra la volcánica Isla Decepción. Más al norte de esta barrera, se encuentran las islas Piloto Pardo, constituidas por Elefante (la de Shackleton) y Clarence.

Horas antes de llegar a Base Prat, la Antártica se presentía en medio de una cerrada neblina y muy baja temperatura con la presencia de las aves que seguían nuestro rumbo. Los témpanos, numerosos en las pantallas de radar, eran invisibles a nuestra vista inexperta, pues presentíamos su presencia por la fantasmagórica fosforecencia de su deriva

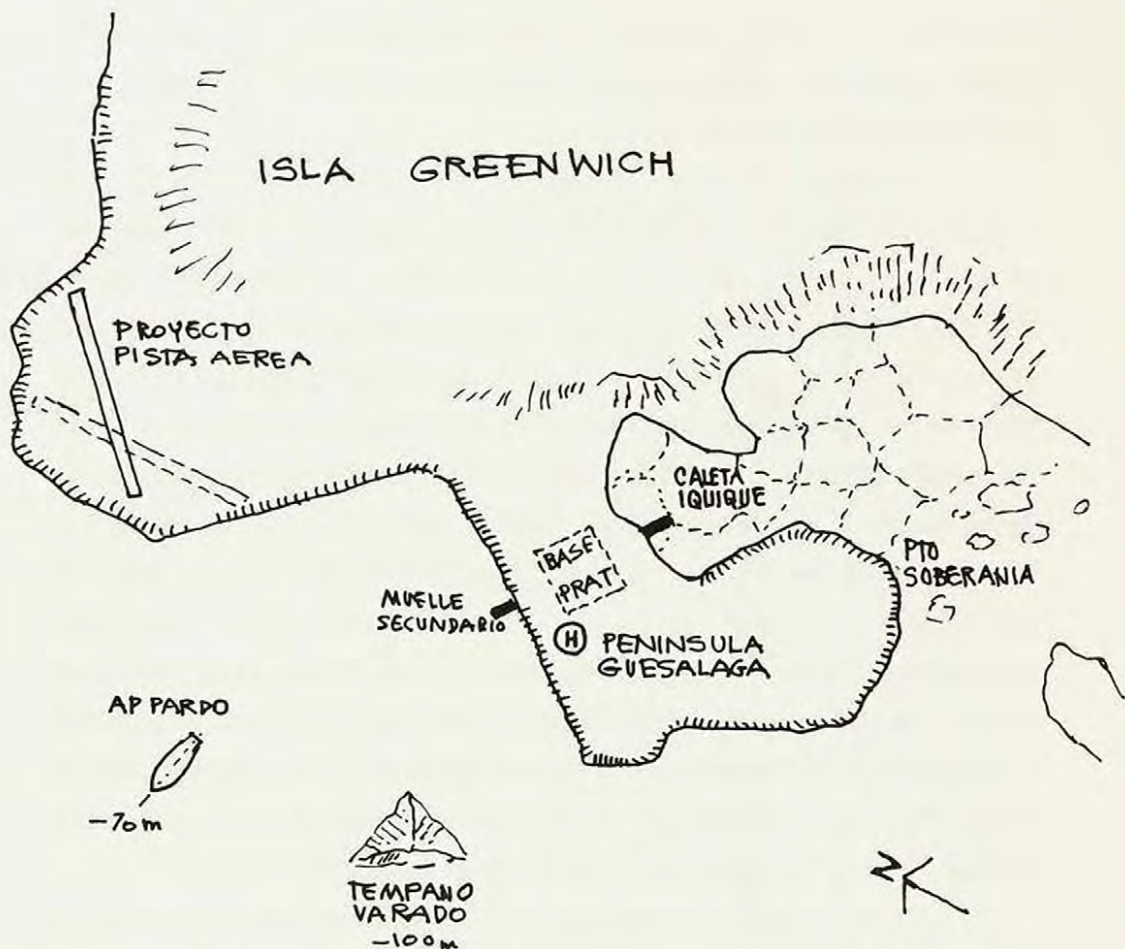


BASE PRAT
08 DIC 1987
S.P.V

por los costados de nuestro buque, recordándonos a una flotilla de "Caleuches", pero de paso silente y misterioso. Sólo las voces de las redobladas y experimentadas guardias en el puente y en la cofa que anuncian "témpano a babor...", rompen la magia de estos momentos increíbles, para recordar que esos gigantes de hielo que siguen rumbo opuesto al nuestro, van navegando hacia aguas más cálidas y terminarán por no dejar un solo rastro en la inmensidad oceánica.

La Base Prat se encuentra en costa norte de la Isla Greenwich, dentro de una profunda y abrigada bahía que enfrenta al Estrecho Inglés, que divide esa isla con la vecina Isla Robert. La Base misma está asentada en una pequeña península que la separa de un inmenso murallón de hielo. Fundada el 24 de febrero de 1947 por el Comodoro de la Flotilla Antártica, capitán de navío, Federico Guesalaga Toro, compuesta por el transporte "Angamos" y la fragata "Iquique". He tenido a la vista las instalaciones del '47 y comparándolas con el '87, se observa que tales instalaciones son las mismas con proyectos "crecedores" que aprovechan lo existente en forma muy funcional dentro de la economía de los recursos empleados. Su interior es sumamente confortable, y la cámara, aunque pequeña, tiene todas las comodidades de un "home" chileno. Hoy es capaz de cobijar más de cincuenta personas en el período de verano.

En el presente año se está desarrollando un proyecto para construir allí una pista de aterrizaje, en un lugar muy adecuado. Desde mi punto de vista considero que tal pista es fundamental para establecer la rápida relación con la Base y Aeropuerto Teniente Rodolfo Marsh en la isla Rey Jorge. Esto permitiría facilitar las comunicaciones con Chile continental, vía Marsh-Punta Arenas, y vincular el que llamo "Mar de Bransfield", con el resto de nuestras bases; en especial la ubicada en la Península de O'Higgins: "Base O'Higgins", que posee un aeródromo natural sobre el gran glaciar vecino a ésta. Así será posible vincular logística y turísticamente un área de una belleza inigualada en el mundo y que ya atrae el interés de miles de turistas.



CRUQUIS QUE MUESTRA FONDEADERO DEL PARDO; TEMPANO VARADO CALETA IQUIQUE CUBIERTA CON PACK-ICE; HELIPuerto Y EL PROYECTO ARMADA DE PISTA AEREA DE 1.300 m. DE LONGITUD; MUELLES DE DESEMBARCO.

J. P. V.
DIC 87

Surgen, en las conversaciones de cámara del Pardo, las diversas versiones sobre el descubrimiento de la Antártica: los británicos y estadounidenses sostienen que sus connacionales Edward Bransfield y Nathaniel Brown Palmer respectivamente, descubrieron el continente helado. Así lo establecen en sus respectivas historias. Así también aparece en la última publicación del National Geographic Society, Abril 1987, que llevé conmigo. Sostengo que están equivocados, pues fue el almirante español don Gabriel de Castilla, el cual encomendado por el Gobernador de Chile y Tierra Australis don Alonso de Ribera, zarpó del puerto de Valparaíso en una expedición hacia el Océano Antártico. Llegó hasta el paralelo 64° avistando islas que deberían corresponder a las islas Brabante y Lieja que forman el estrecho de Gerlache.

Esto sucedió en el año 1603, es decir, ¡la friolera de 384 años!. Además, cuando en 1820 los estadounidenses sostienen que Bransfield descubrió la Antártica, un año antes el navío español "San Telmo", en 1819, naufragó con 644 oficiales, soldados y marineros, en el estrecho Mc Farlane, entre las islas Livingston y Greenwich, muchos de los cuales se sostuvieron como sobrevivientes en la Bahía Media Luna de la Isla Livingston alimentándose de focas. El capitán Wedell en 1820 encuentra restos del navío "San Telmo". Ese mismo año de 1820 la goleta chilena "Dragón", matrícula de Valparaíso, al mando del capitán Mc Farlane, exploró las Shetland, pasó por el estrecho que separa las islas Livingston y Greenwich, donde se hundió el "San Telmo", le dio su nombre a ese paso y descubrió la Isla Decepción. Finalmente, en ese mismo año de 1820 el marino alemán al servicio del Zar de las Rusias, Tadeus von Bellingshausen descubrió y nominó dos islas: Pedro I y Alejandro I.

Nuestra charla termina concluyendo que si olvidamos al verdadero descubridor, el almirante Castilla en el año 1603, por lo menos debemos compartir el descubrimiento y desembarcos, los chilenos, los españoles, los rusos, los británicos y los estadounidenses. ¡Pero de ninguna manera monopolizarlo en sólo estas dos últimas nacionalidades!.

Chile, fértil provincia y señalada
en la región Antártica famosa,
de remotas naciones respetada
por fuerte, principal y poderosa.

La gente que produce es tan granada,
tan soberbia, gallarda y heliosa,
que no ha sido por Rey jamás regida,
ni a extranjero dominio sometida.

Base Naval Antártica

“Arturo Prat”

1947 - 1987

AL ST. SERGIO PARAVIC VALDIVIA

CHILE

CONTINENTAL, TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO,
ISLAS OCEANICAS Y MAR CHILENO

El territorio, el mar y las islas de Chile
comprenden el territorio que se indica en el
mapa adjunto.

Escala 1:100.000

Proyecto de Ley N° 16.111

Decreto N° 1.800

Decreto N° 1.801

Decreto N° 1.802

Decreto N° 1.803

Decreto N° 1.804

Decreto N° 1.805

Decreto N° 1.806

Decreto N° 1.807

Decreto N° 1.808

Decreto N° 1.809

Decreto N° 1.810

Decreto N° 1.811

Decreto N° 1.812

Decreto N° 1.813

Decreto N° 1.814

Decreto N° 1.815

Decreto N° 1.816

Decreto N° 1.817

Decreto N° 1.818

Decreto N° 1.819

Decreto N° 1.820

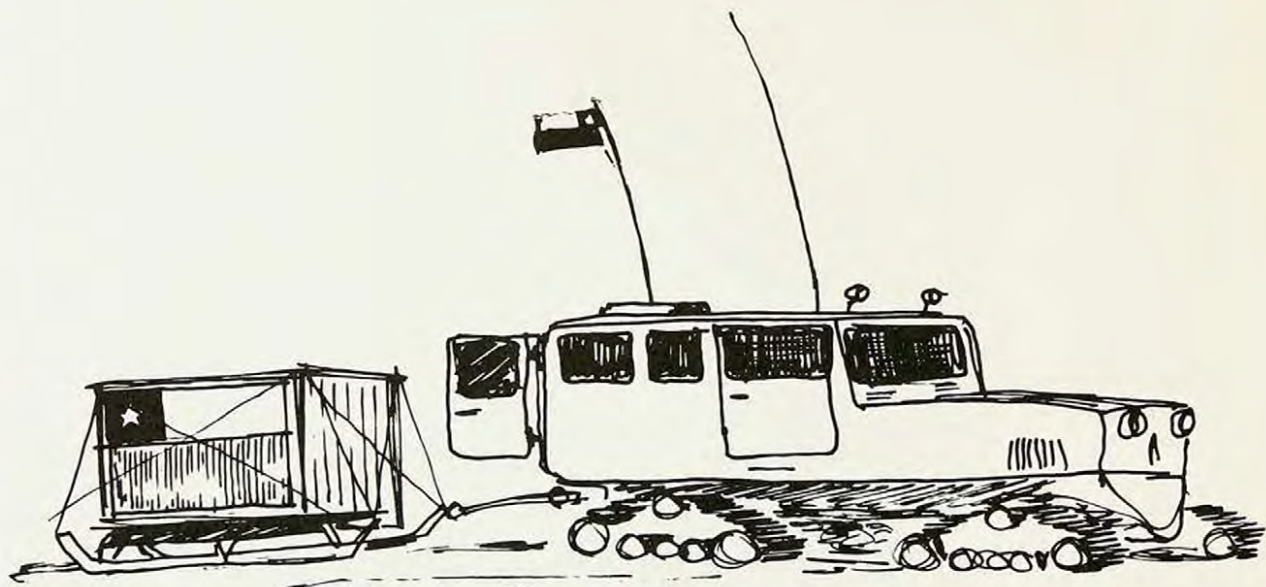
Comandante

TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO A 8 de DICIEMBRE de 1987

EN LA BASE ANTARTICA O'HIGGINS

La Base O'Higgins fue fundada un año después que la Base Prat, el 18 de febrero de 1948 en una ceremonia que conmovió al mundo: el Presidente Gabriel González Videla asistía personalmente a firmar el acta de fundación, acompañado de una comitiva compuesta de los ministros de Defensa y de Tierras y Colonización, senadores, diputados, periodistas, representantes de organismos públicos y privados, de la oficialidad de la flotilla de la "2a Expedición a la Antártica", fragata "Covadonga" y petrolero "Rancagua" y dotación de la nueva base. Se destacó la presencia del General Ramón Cañas Montalva, propulsor principal de la nueva política antártica que se ponía en práctica, en su calidad de Comandante en Jefe del Ejército junto a los Comandantes en Jefe de la Armada, Almirante Emilio Daroch y de la FACH General Aurelio Celedón. Era ésta la primera visita que un Jefe de Estado hacía a nuestro territorio antártico, cuando la situación era especialmente delicada debido a reclamaciones de Gran Bretaña y Argentina que pretendían parte de nuestro territorio definido en aquel memorable Decreto Supremo N°1747 de 1940.

La Base está ubicada en la Tierra de O'Higgins, en pleno continente, a 70 millas al Suroriente de la Base Arturo Prat, Estrecho de Bransfield de por medio, en el islote Isabel

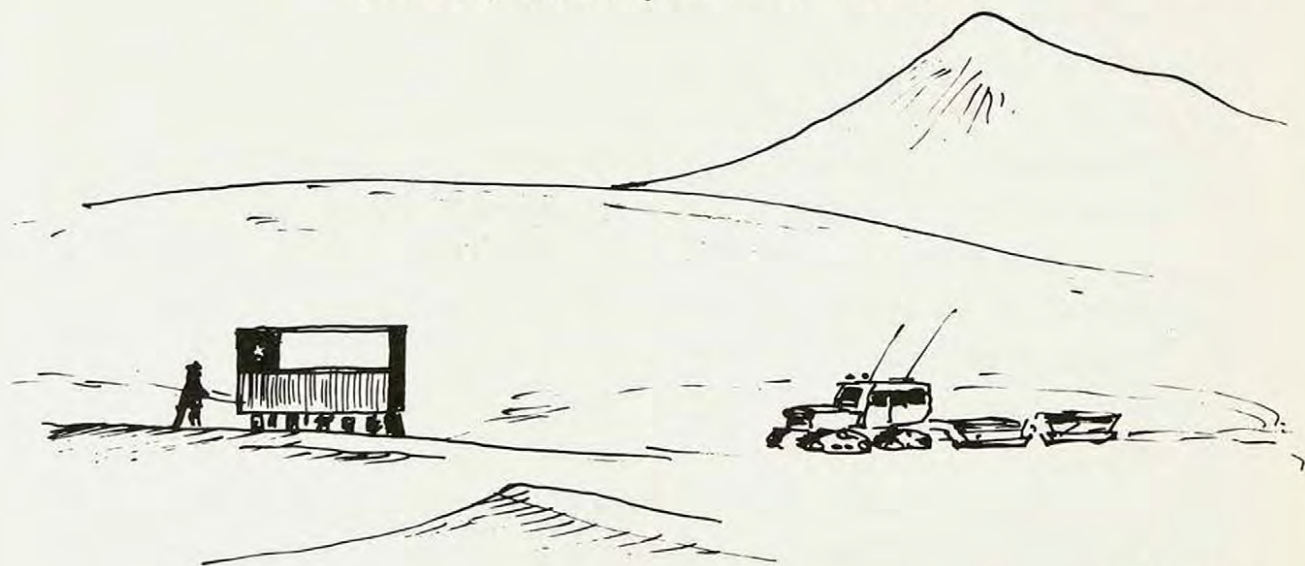


REFUGIO 11 DE SEPTIEMBRE

MAR DE WEDDELL : PENINSULA DE O'HIGGINS

TRASLADO POR TIERRA DESDE BASE MILITAR B. O'HIGGINS
 HACIA EL ORIENTE EN LA COSTA DEL WEDDELL EN LA
 BAHIA DUSSE, PASO GARAY, FRENTE A ISLA AGUILA,
 DURANTE LA TAREA ANTARTICA DEL EJERCITO EN EL
 PERIODO JULIO - SEPTIEMBRE 1987 POR BATALLON LOGIS-
 TICO CONCEPCION (12 PERSONAS, 2 SNOGATS y 2 SKIDOO)

Croquis copiado de fotos proporcionados al autor por el Capitán
 Héctor Marquez Romero en el AP Piloto Pardo el 16 Dic 87 en
 Base Prat, cuando regresaba al continente:



S.P.V./87

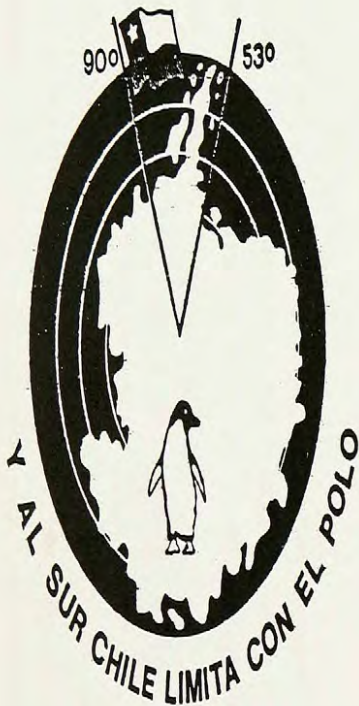
Riquelme, el cual está unido por el hielo invernal a tierra firme por el Cabo Legoupil, a los 63° 19' Latitud Sur y 56° 54,7' Longitud de Greenwich. En tierra -o en hielo- firme, y formando parte del conjunto de Base O'Higgins, se encuentra el Refugio Rancagua, centro de apoyo logístico de las operaciones terrestres del Ejército en el continente y de servicios a la excelente pista de hielo de 1.200 metros de longitud ubicado a 300 metros de altura sobre la gran meseta glacial denominada "de la infantería". Es usada especialmente en invierno por los "Twin Otter" de la FACH en la operación Estrella Polar. Entre el equipo con que cuenta la Base están los tractores a oruga "Snowcat" con cabina para 10 personas y trailer trineo para la carga requerida para las operaciones de exploración y de confraternización con otras bases.

Las instalaciones de O'Higgins siguen el mismo diseño que la Base Prat, manteniendo la estructura original de hace cuarenta años, con un armónico desarrollo logrado en sus sucesivas expansiones que le permiten operar ininterrumpidamente desde su fundación, con un confort y ambientación excelentes capaz de soportar la rigurosa temperatura y el bloqueo del hielo. Su Arquitecto que fue Julio Ripamonti Barros, que también diseñó y dirigió la construcción de Base Prat, colega a quien rindo un homenaje por la excelencia de sus obras, que pude conocer después de 40 años, por su trabajo ad honores y su apasionado interés en este Chile Antártico y en la búsqueda, que también comparto, de la "base antártica ideal".

El "Piloto Pardo" realizó dos viajes a la base: en el primero, el 9 de diciembre pasado, la bahía Covadonga se encontraba bloqueada por los témpanos, de manera que ancló lejos de la base, sin que pudieran largarse las balleneras para desembarcar el abastecimiento destinado al año 1988. Sin embargo en una larga y perfecta operación aérea, fueron transportados los 57 hombres de la brigada de reparaciones que debía permanecer en el verano antártico a las órdenes del arquitecto Rodrigo Benavente, del Comando de Ingenieros.



EJERCITO DE CHILE
COMANDO ANTARTICO
BASE O'HIGGINS



El Comandante del Comando Antártico certifica que el SR. PROFESOR DE LA USACH.,
DON SERGIO PARAVIC VALDIVIA, HA SIDO HUESPED DE LA BASE BERNARDO O'HIGGINS R.,

ante lo cual se le hace entrega del presente Certificado como testimonio de su
labor cumplida.

Tierra de O'Higgins, de DICIEMBRE de 19 87

.....
SERGIO PARIS DAVISON
Teniente Coronel
Cde. del Cdo. Antártico

.....
RAMON ROBLES MARQUEZ
Mayor
Comandante de Base

Finalizada esta operación en forma impecable, zarpamos a las 15 horas rumbo a Marsh. El frío aumentaba y la nieve unida a la niebla, dejaban poco margen a la visibilidad, sin embargo los helicópteros iniciaron otra operación, esta vez para cambiar las baterías del Racon, faro con emisión de radar, del islote Montravel, importante ayuda de navegación de la Armada para el acceso a Base O'Higgins. Se desembarcaron las baterías y tres hombres. Una hora después, mientras el "Pardo" se mantenía a la vista del islote navegando a su alrededor, se daba término a la maniobra.

La segunda visita, el 15 de diciembre, nos mostró en todo su esplendor la belleza del lugar. Con un día de sol radiante y cuatro grados de temperatura, se inició la descarga de los abastecimientos. A nuestro desembarco nos tenían dispuesto dos "snowcat" para una expedición a la Meseta de la Infantería, visitando la pista aérea glacial y gozando de uno de los espectáculos panorámicos más extraordinarios que pueda darse al observar miles de témpanos de todos tamaños derivando en el Bransfield. El lugar, según opinión del comandante de la base, se presta para construir un hotel antártico, a la vera de la pista aérea, para sostener el interés creciente del turismo internacional. Participé finalmente de una cálida recepción en la Cámara de la base en donde, junto al Director del Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial, procedimos a hacer entrega de una colección de nuestras publicaciones que traíamos especialmente para las bibliotecas antárticas.

En la mañana del día siguiente zarpamos de Base O'Higgins en día nublado, sin viento y con la mar calma, llevando a 12 militares que seguirán la vía aérea desde Marsh, volando en un Hércules. Este corto trayecto nos permitió conocer las exploraciones del año 1987 de Base O'Higgins. El equipo explorador lo componían 12 personas. Viajando en dos "snowcat" atravesaron la península antártica y recorrieron la costa oriental de Tierra de O'Higgins, remolcando en uno de los trineos-trailers, el Refugio "11 de Septiembre" que quedó instalado en la orilla del Mar de Weddell frente a la Isla Ross. De esta manera Chile

se hacía presente en el lado oriental de Tierra de O'Higgins a 92 km al Suroriente de Base O'Higgins. El recorrido por el litoral oriental abarcó desde la Base Esperanza, hasta el Refugio General Pedernera en la Isla Larga, en el Canal Príncipe Gustavo, unos 110 km en línea recta. "Navegaciones" terrestres que complementan las marítimas y aéreas, y que permiten conocer cada vez en mayor profundidad nuestro territorio antártico.



ISLOTE MONTRAVEL , ESTRECHO DE BRANSFIELD , EN LA RUTA

PRAT/MARSH A BASE O'HIGGINS .

9 DIC 1987 16-19 horas

OPERACION DE REPOSICION DE BATERIAS AL RACON ---- CON LOS DOS HELICOPTEROS DEL A.P. PARDO PILOTEADOS POR LOS SUBTENIENTES TORRES , BAJO CONDICIONES DE NEVAZON CON $-1,5^{\circ}$ DEJANDO 3 HOMBRES CON BATERIAS DE RECAMBIO Y RECOGIENDOLOS 2 HORAS DESPUES ...

S. P. V.

BASE MARSH: CORAZON DE LA ANTARTICA

La visita del buque antártico "Piloto Pardo" y patrullero "Yelcho" a Base Marsh coincidió con una depresión atmosférica que se manifestó con una nevada que dejó la cubierta de helicópteros totalmente blanca de nieve, asimilándose al hermoso paisaje de la Caleta Hartley que mostraba a lo lejos, y en la línea de costa, las innumerables instalaciones modulares color anaranjado, amarillo y verde. Este último color correspondía a las instalaciones de la base vecina de Marsh: Bellingshausen, de la Unión Soviética.

La Base Marsh se encuentra en la Isla Rey Jorge, del grupo Shetland del Sur, tercer vértice del triángulo formado por las bases chilenas visitadas por la Flotilla Antártica en el primer viaje del período 1987-88: Prat en Isla Greenwich y O'Higgins en Tierra de O'Higgins. Marsh es en realidad un enorme complejo chileno compuesto por el Centro Meteorológico Presidente Frei, inaugurado con su presencia el 7 de marzo de 1969, el que constituye uno de los tres exclusivos centros meteorológicos antárticos junto a la Base Mac Murdo de Estados Unidos y Base Molodezhaya de la URSS, que elaboran para el Centro Meteorológico Mundial la Carta Meteorológica del Hemisferio Sur. En marzo de 1980 se crea la Base Teniente Rodolfo Marsh al construirse en la parte superior de la isla



el aeródromo de 1.300 m. de longitud con toda clase de apoyo a la navegación y un excelente hangar, gigantesco, que permite mantener una dotación permanente de aviones "Twin Otter" y helicópteros de gran capacidad, y el aterrizaje durante cualquier época del año de aviones "Hércules". El Centro Meteorológico pasó a depender de la base. Una Sociedad Hotelera de Punta Arenas construyó adyacente al aeródromo el Hotel "Estrella Polar" para cuarenta personas y finalmente se creó, adyacente a la base, "Villa Las Estrellas", primer poblado antártico del país, con la Escuela F-50 que imparte docencia a los niños de las 13 familias que viven durante uno o dos años allí.

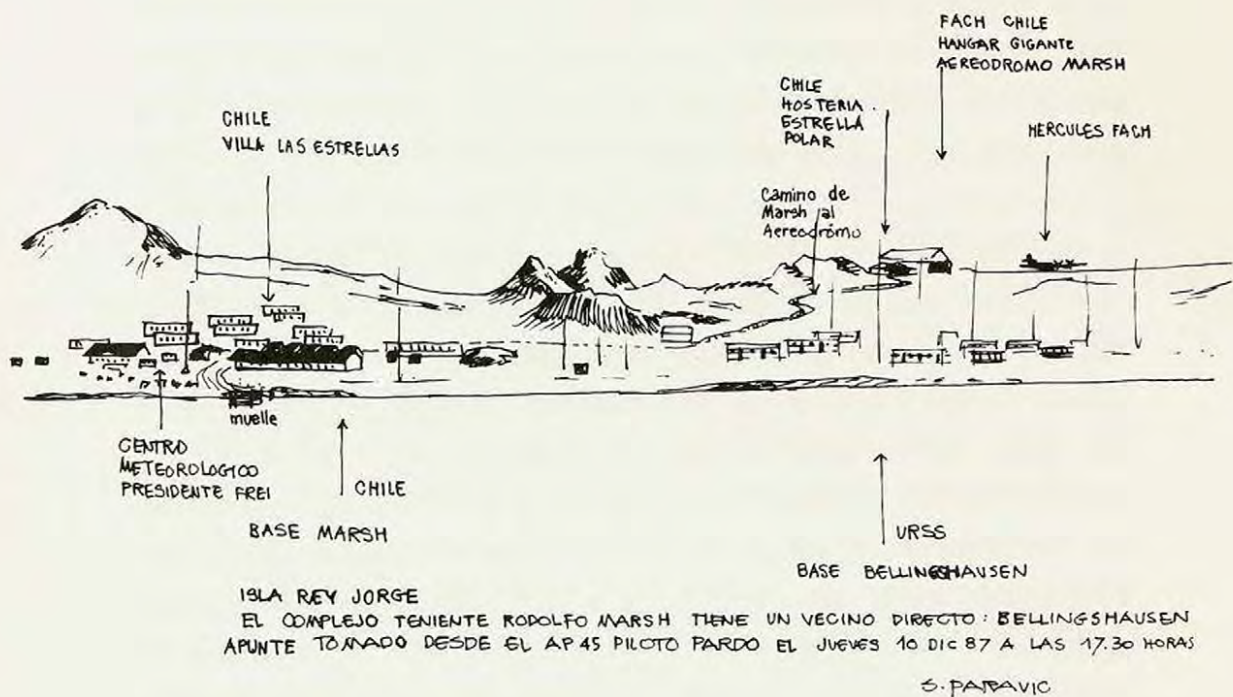
Esta Base Marsh es en realidad, y sin chauvinismo, el corazón de la Antártica, y punto de cruce de todo el mundo; el Capitán de Puerto informó que durante el año 1987 había recibido en Caleta Hartley, acceso marítimo de Marsh, más de 60 buques que llegan en misiones científicas o turísticas. Durante nuestra estadía de cuatro días allí, conté dos buques soviéticos que abastecían a Bellingshausen; al "Barón de Teffé", buque científico brasileño de apoyo a la Base Comandante Ferraz, ubicada en la misma isla; el "Caribbean Intrepid", barco fletado por la empresa que hacía la ampliación de los cabezales del Aeródromo Marsh; el coreano "IHI 1200" que iniciaba el desembarco de los materiales para la construcción de la nueva base de su país, en la vecina Caleta Collins. Dos barcos turísticos: El "Society Explorer" y después el "World Discover", ambos de una empresa alemana que realiza tours de quince días con base en Punta Arenas, pasando por las Islas Falkland, Sandwich del Sur, Antártica, Puerto Williams y Canal Beagle. Se agrega a esta actividad, el movimiento aéreo en donde además del uso de aeronaves civiles y militares chilenas, usan de nuestro aeropuerto aviones canadienses, estadounidenses, brasileños, argentinos, alemanes, uruguayos y otras nacionalidades. Pude conocer a un grupo de periodistas uruguayos llegados en un avión militar de ese país que visitaba a la nueva Base Artigas, ubicada también en las inmediaciones de Marsh.

La convivencia internacional es impresionante: existe un espíritu nuevo, transparente y cálido entre todos los habitantes permanentes, y temporales, de la Antártica, en donde no existen barreras idiomáticas: chinos, de la vecina Base Gran Muralla; rusos, uruguayos, brasileños, polacos, también ubicados en la Base Arctowsky de Isla Rey Jorge; uruguayos, chilenos. Tampoco existen las barreras ideológicas ni las bélicas: los ingleses y argentinos no tienen problemas y la guerra de las Falkland no se recuerda. Los servicios que Marsh presta a la comunidad internacional son inapreciables y se reflejan en la atracción que ejerce este lugar chileno por parte del numeroso "vecindario" que utiliza, por ejemplo, Correos de Chile para la correspondencia aérea; o para hacer usos del banco chileno que ofrece sus servicios en español, inglés, ruso y chino; de alojamiento en el hotel antártico, que tiene en ocasiones sus plazas comprometidas con anterioridad; para solicitar asistencia en casos de urgencia en la policlínica o para despachar un enfermo grave a Punta Arenas. O en mayor extensión, utilizar los excelentes informes del Centro Meteorológico Antártico Presidente Frei, que emite cada tres horas la información sinóptica de la Antártica; o las cartas náuticas del Instituto Hidrográfico de la Armada, a disposición del que lo solicite en la Capitanía de Puerto de Marsh.

Sin embargo, Marsh es la base de operaciones para la ruta al Polo Sur, de donde parten los "Twin Otter" con los "Hércules" para hacer expedita la ruta al sur: en esta última temporada nuestros aviones llegaron a 200 kms del Polo ubicando una base logística para tal fin. La Organización Aérea Internacional (OACI) asignó a Chile el sector entre los 90° y 120° Oeste para proporcionar asesoría al Vuelo, Búsqueda y Salvamento, es decir, para proporcionar ayuda a la navegación aérea.

Es así como Chile, dentro del Tratado Antártico y del sistema que lo complementa, tiene misiones internacionales sobre un tercio del continente helado, en lo que concierne a meteorología y servicios aéreos de rescate, lo que habla de

la alta capacidad de nuestro país para asumir tareas tan especializadas y delicadas.



PRESENCIA CHILENA EN LA ANTARTICA

Desde los nobles y centenarios derechos de Chile a la Antártica, a partir del Tratado de Tordecillas en 1494 y las Reales Cédulas de 1539 en las que Pedro Sánchez de Hoz es nombrado Gobernador de Terra Australis, al sur del Estrecho de Magallanes hasta el Polo Sur, y las siguientes que recayeron en Jerónimo de Alderete y sus sucesores, que Gobernadores de Chile tuvieron jurisdicción territorial en la Antártica. Desde que Chile se independizó de la Corona Española, la doctrina jurídica del "**uti possidetis**" de 1810 que estableció que las fronteras de los países independizados mantendrían los límites que les había asignado la metrópolis, nuestro país mantuvo la continuidad geográfica hasta el Polo Sur, tal como había sido reconocida en los siglos anteriores por las reales Cédulas y Ordenes de la Corona española y tal como ocurre hasta nuestros días.

Con el tratado de 1881 Chile se desprende en favor de Argentina de las vertientes continentales orientales de la Patagonia y Tierra del Fuego, sin tocar para nada a la Antártica, que continúa sin discusión bajo nuestra soberanía. Sin embargo, por una sutil ironía de la historia, son los británicos quienes encienden el interés de Argentina en la Antártica: en 1902 parte de Edimburgo el "Scotia", buque de la Expedición Antártica

Escocesa, al mando del explorador capitán William S. Bruce, quien instala una estación meteorológica en la isla Laurie, del grupo Orcadas del Sur, todo en conformidad al programa elaborado por la Real Sociedad Geográfica de Londres, la que en 1901 organizó una Expedición Antártica Internacional para el año 1903. Sin embargo, por iniciativa del perito Moreno logra que Bruce deje las instalaciones meteorológicas en manos argentinas una vez cumplido el cometido asignado a Gran Bretaña. Así es el propio "Scotia" quien traslada a isla Laurie a tres argentinos que conviven en 1904 con la misión escocesa. A partir de este hecho fortuito Argentina mantiene el observatorio hasta nuestros días, y al año siguiente, en 1905, Argentina inicia conversaciones con Chile a nivel de cancillerías para establecer un límite antártico entre ambos países. Con esto Chile reconoció los derechos recién nacidos de nuestro vecino en ese continente. Las conversaciones duraron hasta el año 1908 sin llegar a un acuerdo para una posible delimitación antártica que siguiera la línea de vertientes orientales y occidentales en la península antártica. Ya en 1892 Chile había reglamentado la pesca y caza de lobos marinos, focas, chungungos y nutrias en los mares australes y antárticos, y en 1902 se otorga la concesión Benavides desde Diego Ramírez al sur indefinidamente, comienzo de actos jurisdiccionales que siguen durante este siglo, incluyendo la Primera Expedición Antártica que programada en 1906 es cancelada por motivo del terremoto de Valparaíso. En Isla Decepción la Sociedad Ballenera Magallanes instala ese mismo año una factoría de caza de ballenas, focas y lobos marinos, con una flota que incluía un buque-fábrica, actividades que fueron interrumpidas por causa de la I Guerra Mundial.

En 1940, el Presidente Pedro Aguirre Cerda dicta el Decreto N°1747 que define los límites de nuestra jurisdicción entre los 53° y 90° Oeste, comprendiendo además el "mar territorial respectivo". Es a partir de 1947 cuando Chile reinicia con brío y constancia su presencia permanente en el continente antártico, dentro de la jurisdicción menguada que el Decreto

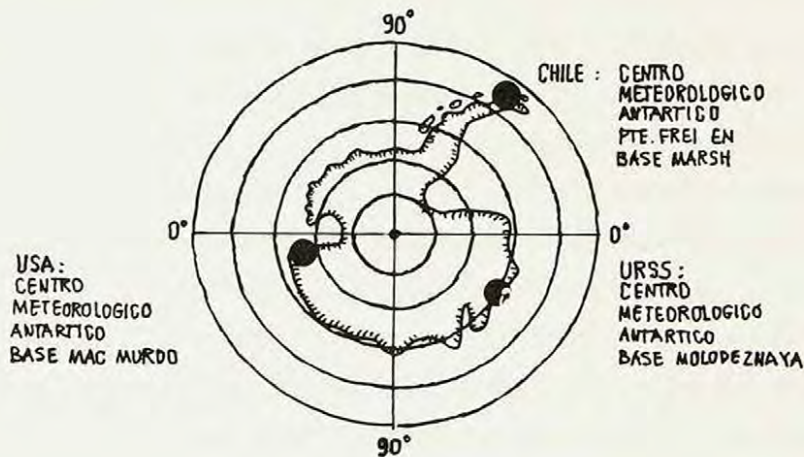
1747 fijó, respetando por un lado el observatorio argentino e Isla Laurie, al oriente del 53° Oeste, y por el poniente la Isla Pedro I, reclamada, pero no ocupada, por Noruega. Es así como se instalan la Base Soberanía -hoy Arturo Prat- en 1947; Base O'Higgins en 1948; Base Presidente Gabriel González Videla en 1951; Base Presidente Pedro Aguirre Cerda en la isla Decepción en 1955; Base científica Luis Risopatrón en 1957. Esta y la anterior fueron destruidas por incendio y por erupción volcánica respectivamente. En 1969 se crea el Centro Meteorológico Presidente Eduardo Frei, el que pasó a formar parte de la Base Aérea Teniente Roberto Marsh en 1980, cuando se construyó el primer aeródromo antártico. En 1983 la British Antarctic Survey cedió a Chile la Base Adelaida, que pasó a llamarse Base Aérea Teniente Carvajal, dependiente de la FACH, la cual es utilizada como punto de apoyo aéreo de los aviones de la FACH en el Plan Estrella Polar de la ruta al Polo Sur. Se encuentra en la isla Adelaida, más allá del Círculo Polar. Además, existen numerosos refugios ubicados en diversos puntos de la geografía antártica, como el Cooper Mine en Isla Robert; Comodoro Guesalaga en la isla Evian, al sur de Isla Adelaida; 11 de Septiembre, en bahía Duse, frente al mar de Weddel, instalado por el Ejército en 1987.

El Instituto Antártico Chileno, INACH, fundado el año 1963, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores y encargado de planear, orientar y coordinar las actividades científicas y técnicas en nuestro territorio antártico, ha instalado la sub-Base Yelcho e innumerables refugios en donde se desarrollan durante la temporada variadas disciplinas como la geodesia, geología, geofísica, glaciología y oceanografía entre las ciencias de la tierra: meteorología y física de la Alta Atmósfera entre las ciencias atmosféricas y la biología terrestre, marina, y humana entre las ciencias biológicas. El INACH ha realizado 24 expediciones científicas a contar de 1963, en naves mercantes, como el "Capitán Alcázar", arrendado a Empremar. La última expedición contó con la participación de 60 científicos pertenecientes al Instituto. La Armada ha realizado 40

expediciones desde 1947. La última, con el "Piloto Pardo" que ya lleva más de 28 años en la tarea y la escampavía "Yelcho", duró desde el 19 de noviembre de 1987 al 23 de febrero de 1988, con tres viajes completos, prestando el apoyo logístico que requieren las bases de la Armada, Ejército, FACH, INACH, y además, ayuda a expediciones extranjeras. Sin contar con la incesante actividad aérea de la FACH, que une Punta Arenas con Marsh durante todo el año, y el Ejército, que realiza operaciones de exploración por el continente a partir de Base O'Higgins.

Este apretado cuadro muestra débilmente la intensa acción que Chile ejerce en esa parte de nuestro continente, sin contar con las misiones que Chile tiene asignadas en territorios que están más allá de su sector jurisdiccional, como es la meteorología y la ayuda a la navegación aérea, que lo compromete como miembro activo del Tratado Antártico.

VIGILANCIA METEOROLOGICA MUNDIAL



CHILE, USA Y LA URSS COMPARTEN LA RESPONSABILIDAD DE TODA LA REGION ANTARTICA EN EL SISTEMA DE VIGILANCIA METEOROLOGICA MUNDIAL QUE SE PROCESA EN USA... SIN EMBARGO LA INFORMACION DEL TERCIO ANTARTICO QUE RECOGE CHILE SE TRASMITE VIA BUENOS AIRES, EN VEZ DE SANTIAGO!

Información recogida en Base Marsh, Dic 1987

SERGIO PARAVIC 87

PRESENCIA INTERNACIONAL EN LA ANTARTICA

La presencia internacional en la Antártica es cada vez más numerosa y compleja, vista desde la óptica histórica chilena, varias veces centenaria en su continuidad territorial americana-antártica.

El interés internacional de países con vocación antártica se manifiesta en los años 1957-58 con el Año Geofísico Internacional, que logró desarrollar un programa coordinado de 12 países, incluyendo a Chile, de exploración e investigación científica destinada a evaluar el potencial del continente antártico, y abrir paso a la posibilidad de dar solución política a intereses encontrados, y a veces superpuestos, de reclamaciones que amagaban parte de nuestro territorio. La extraordinaria cooperación y coordinación desarrollada por estos países permitió prolongar tal cooperación científica en un marco permanente con propósitos pacíficos y libertad de investigación científica para todo el continente.

El Tratado Antártico fue suscrito en Washington en 1959 en donde Chile dejó constancia que "mantiene su soberanía en el Territorio Chileno Antártico en virtud de sus claros derechos geográficos, históricos, jurídicos y otros, y que nada en el presente Tratado podrá interpretarse como un abandono de su ejercicio de la soberanía en la expresada región". De los

doce países contratantes, siete tenían reclamaciones territoriales y cinco no la reconocían: la solución fue congelar lo litigioso antártico y no la soberanía. El Tratado Antártico, que entró a regir el 23 de junio de 1961, privilegió la actividad científica y la protección a la fauna y flora antártica. El empleo de personal militar se permitió sólo para actividades científicas y fines pacíficos y, para evitar cualquier mal uso de lo establecido en el Tratado, se estableció el derecho de inspecciones mutuas entre las potencias contratantes. En lo referente a la soberanía; "nada de este Tratado se interpretará como renuncia a derechos de soberanía o a reclamaciones territoriales que se hubieran hecho valer precedentemente, ni como renuncia o menoscabo a cualquier fundamento de reclamación que pudieran tener las Partes Contratantes, ya sea por actividad o cualquier otro motivo..." y finaliza el Artículo IV: "Ningún acto realizado mientras esté vigente este Tratado, constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial, ni para crear derechos de soberanía. No se harán nuevas reclamaciones ni se ampliarán las ya hechas".

A través del Tratado Antártico, Chile junto a Argentina, Australia, Nueva Zelanda, Francia, Noruega y Gran Bretaña, países reclamantes de soberanía -"claimants" para los anglosajones y "possessionés" para los franceses- tienen sus reclamaciones cauteladas; y los países no reclamantes como USA, URSS, Japón, Bélgica y Unión de Africa del Sur se comprometen a apoyarlos para impedir que se produzcan nuevas reclamaciones. La "base de reclamación" de USA y la URSS está congelada, y el resto de ellos son propiamente "no reclamantes" y el Tratado les ampara sus posiciones jurídicas particulares, es decir tienen la facultad de negar o aceptar la validez de las reclamaciones: Así el Tratado se balancea en un delicado equilibrio político de las potencias administradoras de la Antártica.

Sin embargo, tal equilibrio es cada vez más sutil, pues el Tratado está abierto a la adhesión de cualquier Estado que

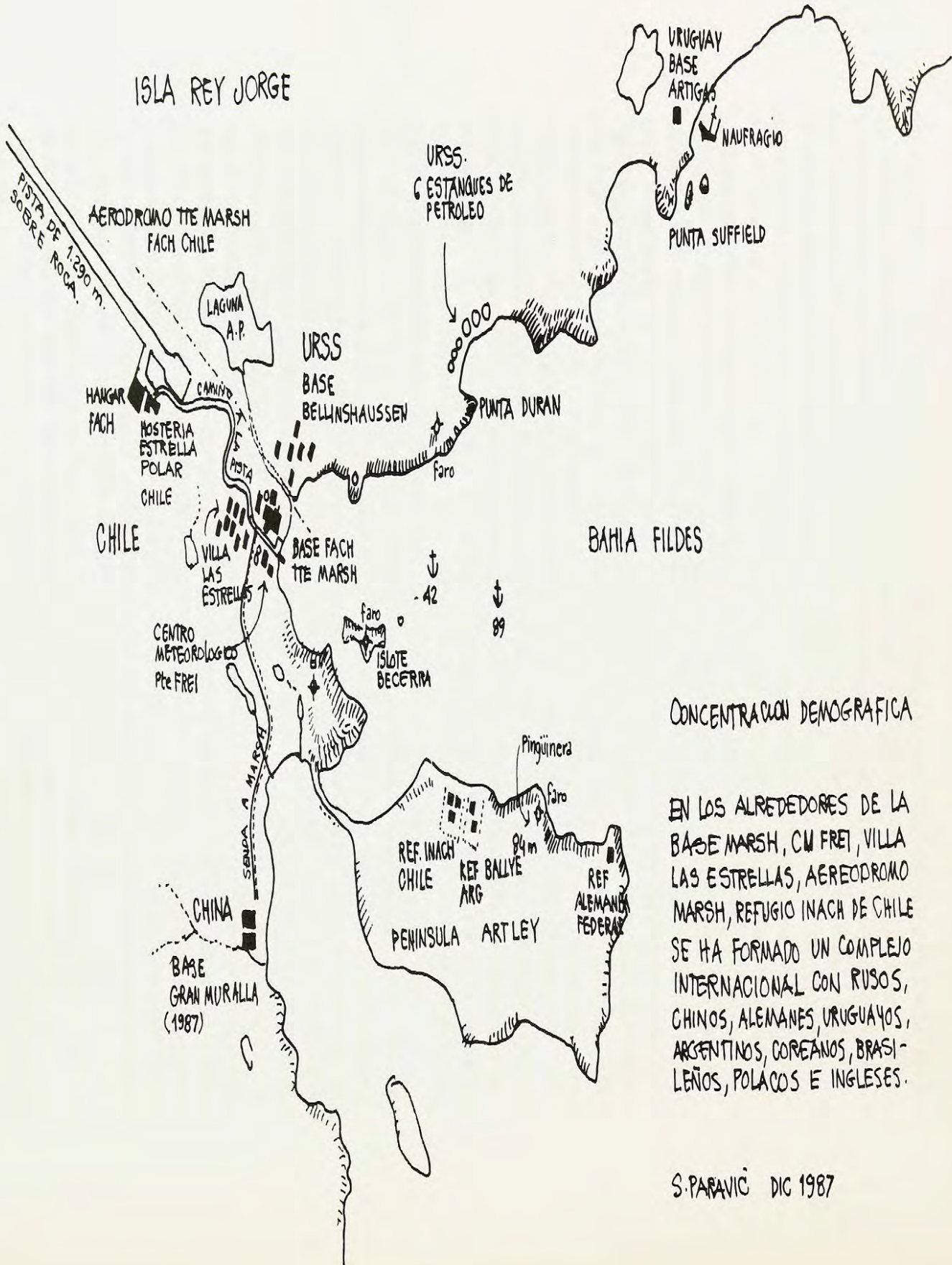
sea miembro de las Naciones Unidas o de cualquier otro Estado que pueda ser invitado a adherirse al Tratado con el consentimiento de las Partes Contratantes, toda vez que tal Estado demuestre su interés en la Antártica mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica.

Considerando el carácter abierto que tiene el Tratado para el ingreso de todo país que demuestre interés en el continente antártico, los 12 Miembros Consultivos originales se han incrementado a 18: Polonia, República Federal de Alemania; Brasil; India; China y Uruguay. Todos con excepción de India, poseen instalaciones en Isla Rey Jorge, donde se encuentra la Base Chilena Teniente Marsh.

Además de los Miembros Consultivos están aceptados 15 países en carácter de Miembros Adherentes: Checoslovaquia; Dinamarca; Holanda; Rumania; República Democrática Alemana; Bulgaria; Papúa-Nueva Guinea; Italia; Perú; España; Hungría y Ecuador.

Desde la fecha de entrada en vigencia del Tratado, año 1961, hasta ahora, han pasado 27 años, más de un cuarto de siglo, de cooperación pacífica entre todos los países consultivos y adherentes, generando un extraordinario Sistema Antártico, ligado a uso pacífico de la Antártica: preservación y conservación de la vida silvestre y recursos vivos; investigación y cooperación científica internacional; operación de Tratados y Reuniones Consultivas, transformando a nuestro país en uno de los más dinámicos Co-administradores de la Antártica, con responsabilidades que superan su patrimonio territorial en materias como vigilancia meteorológica, búsqueda y salvamento, todas ligadas a organismos de las Naciones Unidas.

Así, gracias al perfecto funcionamiento del Tratado Antártico y su Sistema adjunto formado por los países consultivos y adherentes, la Antártica se ha convertido en la única región de paz, desnuclearización y desmilitarización del mundo.



CONCENTRACION DEMOGRAFICA

EN LOS ALREDEDORES DE LA BASE MARSH, CM FREI, VILLA LAS ESTRELLAS, AERODROMO MARSH, REFUGIO INACH DE CHILE SE HA FORMADO UN COMPLEJO INTERNACIONAL CON RUSOS, CHINOS, ALEMANES, URUGUAYOS, ARGENTINOS, COREANOS, BRASILEÑOS, POLACOS E INGLESES.

UN PELIGRO:

LA EXPLOTACION INTERNACIONAL DE LA ANTARTICA

El Tratado Antártico, reconoció que es "... en interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario y objeto de discordia internacional": de allí su utilización exclusivamente para fines pacíficos y la libertad de investigación y de cooperación científica, que siguiendo el modelo del Año Geofísico internacional que lo precedió y su ejemplar aplicación que lo ha transformado en un modelo único de convivencia y cooperación científica entre potencias como USA y URSS; China y Japón; países europeos de la OTAN y Pacto de Varsovia países iberoamericanos de distinto signo político. Un ejemplo relevante lo dio la mantención de la zona de paz y cooperación antártica con ocasión de la invasión argentina a las Islas Falkland en Mayo de 1982, que provocó un conflicto bélico en el Atlántico Sur, con repercusiones a nivel mundial, cuando USA apoyó las medidas de defensa de Gran Bretaña, eligiendo entre dos aliados, al país más confiable. A su vez la URSS apoyó con sensores remotos los planes bélicos de Argentina: resultado, la URSS le pasó la cuenta de su apoyo y nuestro vecino le ha dado entrada en un área de enorme importancia geopolítica como son los pasos marítimos australes. Sin embargo, pese a todo, al sur del meridiano 60° Sur, la guerra

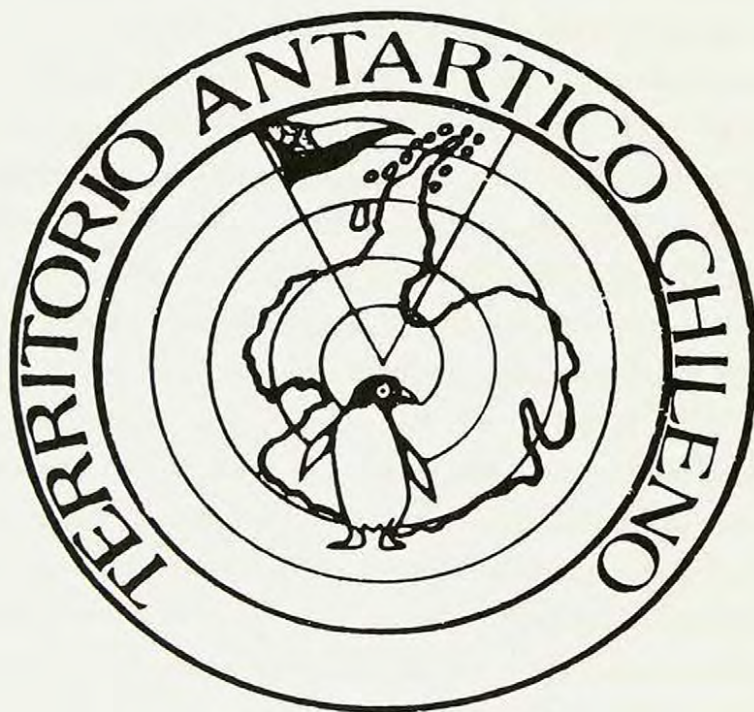
no existió -el crucero Belgrano fue hundido a la cuadra de la Boca Oriental del Canal Beagle- y la cooperación entre USA, URSS, Reino Unido y Argentina seguía normalmente, tanto en los estrados internacionales donde el Sistema Antártico se mueve, como en las propias estaciones científicas de esos países instaladas en la Antártica, y en especial en la Península Antártica, distante 1.000 millas del área en guerra.

Otro ejemplo fue la amenaza de invasión que Argentina esgrimió para forzar el proceso de delimitación marítima al Sur y Oriente el Canal Beagle, en donde nuestro vecino bloqueó todos los pasos internacionales terrestres, interrumpiendo la comunicación con Brasil, Paraguay y Uruguay. Esta situación límite a que nos llevó, tampoco afectó la cooperación al sur del meridiano 60° Sur, protegido por el Tratado Antártico que continuó en todas las actividades programadas. El término de la Mediación Papal y el Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina, fijó fronteras marítimas en los países australes de América, en que Argentina logró ventajas geopolíticas importantes en desmedro de nuestro país, pero que tampoco tocan para nada una posible delimitación antártica chileno-argentina, iniciada en 1905, en virtud de la disposición el Tratado Antártico, que congeló lo "litigioso antártico", en todo el continente.

La mención de tales ejemplos, de aceptación irrestricta de las prohibiciones contenidas en el Tratado Antártico por parte de sus miembros, debería hacer meditar a algunos países del Tercer Mundo que han introducido en las Naciones Unidas una moción de Malasia tendiente a internacionalizar el continente antártico: en Marzo de 1983 la VIII Conferencia de Jefes de Estado de los llamados Países no Alineados, en Nueva Delhi, declararon que "el Continente de la Antártica tiene una notable importancia desde los puntos de vista del medio ambiente, el clima y la ciencia, así como una importancia económica potencial para el mundo." Agregan que "... en interés de toda la humanidad, la Antártica debe continuar siendo empleada siempre y exclusivamente con fines pacíficos, no

debe convertirse en escenario de discordia internacional y debe ser accesible a todas las naciones." Hasta aquí, tal declaración coincide con los postulados del Tratado Antártico, y, atención; esta declaración se hace con la experiencia de la invasión argentina a las Falkland del año anterior. Sin embargo la Declaración continúa el objetivo principal: "Convinieron en que la explotación de esta zona y la **explotación de sus recursos deben llevarse a cabo en beneficio de toda la Humanidad,**" y paradójicamente continúa la oración con esta proposición increíble: "**...de modo que contribuya a la protección del medio ambiente de la Antártica.**" La Declaración propone a continuación que "al tomar nota de las disposiciones pertinentes del Tratado de la Antártica de 1959 relativas a la cooperación internacional en la región y en vista del creciente interés internacional por la Antártica, los Jefes de Estado o de Gobierno consideraron que las Naciones Unidas, en el XXXVIII período de sesiones de la Asamblea General, deberán iniciar un estudio integral de la Antártica con el fin de ampliar la cooperación internacional en esa zona". Esta proposición, aceptada especialmente por los países africanos y asiáticos, ha sufrido el rechazo unánime de los países miembros del Tratado Antártico y no ha logrado votación mayoritaria en las Naciones Unidas. El Secretario General de Naciones Unidas, en cumplimiento de la Resolución comentada, evacuó un informe en que elogia los logros del Tratado Antártico, quedando pendiente las pretensiones de Malasia. En 1985 la Asamblea General de Naciones Unidas volvió a tratar el caso, en donde quedó en relevancia que se requiere la aprobación de países miembros del Tratado Antártico, los cuales se abstuvieron en la votación por considerar que las Naciones Unidas interfería en un Tratado que ha demostrado un rotundo éxito en el cuarto de siglo de vigencia. Sin embargo se aprobaron tres Resoluciones que establecen que todos los Estados deben compartir el control y los beneficios de la explotación de la Antártica, con una administración internacional que asegure la paz y la preservación del medio ambiente.

Aunque los miembros del Tratado han presentado un frente unido y la Convención de Viena de 1961 estableció que la Asamblea General de Naciones Unidas no tiene capacidad de modificar las reglas de un tratado, la proposición entronizada en las Naciones Unidas pende como una espada de Damocles sobre el porvenir del continente antártico.



AÑO 1991: DESAFIO AL SISTEMA ANTARTICO

El peligro que la moción de Malasia, acogida en las Naciones Unidas por los Estados asiáticos y africanos, de permitir la explotación de los recursos antárticos por toda la Humanidad, ha preocupado a los países miembros del Tratado Antártico, que a la fecha son 27 entre los cuales se cuenta la URSS, USA, China, Brasil, Japón, que forman un alto porcentaje de la población mundial.

Sin embargo, de la vitalidad del Sistema Antártico pueden esperarse respuestas que den solución a planteamientos de esta naturaleza: en el Primer Seminario Nacional sobre la Antártica, Junio de 1986, organizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, en lo referente a la Operatividad del Sistema Antártico se dejó constancia de los siguientes trabajos y entendimientos:

- Conveniencia de establecer una estructura permanente de apoyo para el mejor funcionamiento del Sistema del Tratado Antártico: es decir una Secretaría General.
- Construir una declaración de Intenciones de las Partes Consultivas y Adherentes de mantener la integridad del Sistema Antártico.
- Diseñar escenarios alternativos para enfrentar la eventual revisión del Tratado Antártico a partir de 1991: una relación

- más estrecha con las Naciones Unidas.
- Se descarta la internacionalización externa -Malasia- bajo la tutela de las Naciones Unidas, por ser incompatible con el interés nacional y de los Estados Miembros.
 - Se destaca que en la medida que se mantenga el equilibrio político al interior del Sistema, su operatividad salvaguardará los derechos e intereses de Chile en la Antártica.
 - Proseguir y profundizar el proceso de modernización del Sistema, tales como la mayor igualdad y participación de los Miembros Adherentes - No Consultivos -; accesibilidad de la documentación; difusión de los logros del Sistema y participación de los grupos formadores de opinión en las actividades antárticas.
 - Creación de un Fondo Internacional de Investigación Científica Antártica: impulso a proyectos bi y multilaterales con especial énfasis en los intereses de la humanidad como clima, teledetección, contaminación, y en problemas especiales de los Países en Desarrollo.
 - Acentuar la primacía del Tratado sobre sus órganos y normas complementarias.
 - El régimen de minerales no debe sobrepasar al Tratado Antártico.

De la simple lectura de tales conclusiones se observa la vitalidad de sus miembros, como es el caso de Chile, para modernizar, profundizar, salvaguardar el Tratado y su Sistema Antártico. Se observa una posición definida con respecto a la internacionalización propuesta por Malasia y el deseo de hacer llegar sus logros a la comunidad internacional y mejorar, vía Fondo Internacional, la investigación científica antártica con miras a los Países en Desarrollo. Posición inteligente, vital y pragmática que permiten esperar lo mejor para después de 1991.

Independiente de la internacionalización y los problemas consiguientes, no podemos dejar de mencionar la actividad del movimiento "Greenpeace" en la Antártica: en Diciembre de 1985 zarpa de Sidney el "Greenpeace Expedition" al mando

de Peter Wilkinson con 35 personas a bordo, hacia la Antártica con el propósito de establecer un campamento por dos años con el fin de promocionar la declaración del "Parque Mundial Antártica". A juzgar por la información aparecida en la prensa el mencionado grupo ha puesto de manifiesto los problemas de basura acumulada en la Base Mac Murdo de USA, que según ellos, superan los programas de limpieza de la propia base, y diariamente exponen una gran pancarta con el rótulo "World Park Antartic" frente a los desechos acumulados. (El Mercurio. Santiago, 14.02.88). Un amplio reportaje en el diario "Goteborg Posten" del 1.02.88 de Suecia, expone el problema de los desechos de dicha base estadounidense. No conocemos la relación con Malasia, pero tales actitudes realizadas en el mismo continente producen impacto y sería conveniente responder a tales acusaciones. En lo que respecta a Chile, las medidas de saneamiento para mantener limpio el medio ambiente son estrictamente seguidas en todas las bases de bandera chilena.



Chilè, fértil provincia y señalada
 en la región Antártica famosa,
 de remotas naciones respetada
 por fuerte, principal y poderosa.
 La gente que produce es tan granada,
 tan soberbia, gallarda y belicosa,
 que no ha sido por Rey jamás regida,
 ni a extranjera dominio sometida.

53°
 COMISION ANTARTICA 1987/88

Al Sr. Sergio PARAVIG Valdivia

[Signature]
 Comandante

[Signature]
 Comandante

AP. 45 Piloto Pardo, en la mar a 21 Dic 1987


 SECTOR ANTARTICO CHILENO
 DEBIDO AL METRISMO QP SE HANTA EL QP M
 POR LA ALTIMURA DE CHILE
 MONEDA Y ALTURA EN METROS
 Escala: 1 : 500000
 PROYECTO: ANTC-87-001

EXPEDICION A LA ANTARTICA DEL CAPELLAN ALVAREZ

I

Terminada la misión
en la Escuela de Grumetes
en el año ochenta y siete
salí en una expedición
a la antártica región.
Cargando alegre mi fardo
abordé el Piloto Pardo
casi a punto de zarpar
con grado de capellán
y con mi pluma de bardo.

II

El día, diciembre dos.
Ciudad: la de Punta Arenas
donde nadie pasa penas.
Dirige la expedición
llevando firme el timón
un valiente comodoro
que tiene un corazón de oro
Don Adolfo Cruz Labarthé
de gobernador tiene el arte
con sapiencia y con decoro.

III

Es el actual Comandante
especialista en los golfos
y se llama Don Rodolfo
Camacho y en todo instante
anda de muy buen talante.
Es su segundo Don Jorge
Guerra Blumer y su porte
de mucho garbo y prestancia.
Con tan buena comandancia
no habrá tormenta que importe.

IV

Luis Ambrosio Maldonado
es del relevo su nombre.
Les aseguro que es hombre
que de joven ha probado
y con legítimo agrado
los recios caldos maulinos
pues es un buen cauquenino
de la tierra chuchoquera
hecho de regia madera
marcado por el destino.

V

Es un sesudo ingeniero
Juan González, mi teniente
que siempre tiene en su mente
juicio rápido y certero,
seguro de su derrotero.
De los demás oficiales
diré que son muy formales
Sergio Igualt con Pedro Torres
si bien el orden no corre
por exigencias verbales.

VI

Juan Torres y Juan Otey
Maturana y Andrés Fuentes.
Jorge Vera es el siguiente
y con él son más de seis
y faltan como veréis:
El Doctor Jorge González
es el que cura los males.
Don Juan Saavedra es artista
en su oficio de dentista
en favor de los navales.

VII

En la misma expedición
van dos serios personajes
de mucha ciencia y linaje
y muy dignos de mención.
De una grande institución:
El Doctor don Isidoro
Vázquez de Acuña es muy "choro".
Un prestigiado arquitecto
Párvic, un hombre recto
de mucha ciencia y decoro.

VIII

También la Televisión
se hace presente esta vez
Don Juan Vázquez y Valdés
con mucha dedicación
filma nuestra expedición.
Y van también ingenieros
y variados pasajeros,
numerosos militares
y los cargos regulares
para obviar el derrotero.

IX

Así mismo un meteorólogo
y que es el hombre del tiempo
siempre al tanto de los vientos.
Que yo sepa no iban biólogos
ni algún famoso teólogo.
Cada uno en su lugar
dispuesto a participar
para hacer más placentero
cada día del crucero
atravesando la mar.

X

Zarpamos el jueves tres
con una hora de atraso
poco después del ocaso.
Además del rosicler
con gozo pudimos ver
la ciudad iluminada
recordando la tonada
que diz: "Punta Arenas ya
se nos va quedando atrás..."
Así es nuestra retirada.

XI

Al salir al mar abierto
se termina el tiempo bueno
entrando en el mar de Brenock
y todo se torna incierto
deseando volver al puerto,
y más de algún pasajero
tiene problemas muy serios,
mas entrando al Canal Beagle
normalmente se prosigue
el trazado derrotero.

XII

El sábado con la aurora
llegamos a Puerto Williams
que se encuentra en las orillas
del Canal y sin demora
bajamos ya que tres horas
dura nuestra recalada.
Visitamos la Posada
de la Wala y una imagen
donde se rinde homenaje
de Chile a la Reina amada.

XIII

Zarpamos el mismo día
con un lindo sol radiante
y seguimos adelante
sintiendo gran alegría
al contemplar nuestras islas
de Nueva, Picton y Lenox
que con su porte sereno
recuerdan a la Nación
de la Augusta mediación
el fruto feliz y bueno.

XIV

Para adorar al Señor
tratamos el mismo día
de ofrecer la Eucaristía
mas no es en tal ocasión
posible y nuestra oración
va simplemente hacia el cielo
por moverse mucho el suelo
a causa del temporal
sin podernos sujetar
a pesar de nuestro empeño.

XV

Tras muy larga travesía
en iguales condiciones
soportando los enviones
causados por mar bravía
por fin el segundo día
contemplamos admirados
del gran continente helado
algunas estribaciones
y en diversas ocasiones
los témpanos congelados.

XVI

Llegamos a Base Prat
ya pasado el medio día
la atmósfera está muy fría
y hasta nos llega a calar
los huesos del personal.
El cielo está muy nublado
grandes trozos congelados
van flotando a la deriva
y a penas de la bahía
divisamos el poblado.

XVII

Muy pronto las balleneras
comienzan a trasladar
la carga y el personal.
Al encontrarnos afuera
pudimos por vez primera
pisar la extensa llanura
que encandila con su albura
en el austral continente
que fue el grandioso presente
que Dios puso en la natura.

XVIII

La Base es muy reducida
más cómoda y funcional
y todo su personal
la mantiene muy pulida.
Tenemos regia acogida
de parte de estos patriotas
que fieles a toda costa
soportan la soledad
por guardar esta heredad
en esta lejana posta.

XIX

Su muy digno Comandante
Gonzalo Doren Paredes
nos demuestra que se puede
hacer cosas importantes
si hay un ingenio operante.
Ofrece una "cena antártica"
con ocurrencias muy prácticas
para guardar alimentos.
Un agradable momento
y la cena simpática.

XX

A la Base Arturo Prat
nos trasladó un helicóptero
que como un suave himenóptero
nos dejó en aquel lugar
con mucha comodidad.
El regreso en ballenera
no fue experiencia cualquiera.
Casi nos fuimos al fondo
que era muy frío y muy hondo
semejante a una nevera.

XXI

En estas tierras heladas
con su nivea blancura
celebramos la más pura
Virgen que fue inmaculada
desde que fuera engendada.
Se ofició la Eucaristía
con devoción y alegría
muy junto a esta Base austral
loando a la virginal
e Inmaculada María.

XXII

Sólo pudimos zarpar
el nueve de madrugada
por las grandes marejadas
anunciadas en la mar
que impedían navegar.
Por la mañana temprano
se avistó el perfil lejano
de la Tierra O'Higiniana.
Teníamos muchas ganas
de abrazar a esos hermanos.

XXIII

Aunque rodeada de brumas
apareció entre las nubes
del Monte Mity la cumbre.
Poco después como espuma
formando una gran laguna
apareció a nuestra vista
simulando una gran pista
o una copa de frappé
la rada que en esta vez
mostraba blancas aristas.

XXIV

Ni bote ni ballenera
en aquellas condiciones
entrar en operaciones
pudieron y mar afuera
nos quedamos a la espera.
Y finalmente por aire
bajaron los militares
del relevo hasta su base
llevando por equipaje
las cosas elementales.

XXV

Don Ramón Cañas Montalba
fue el insigne propulsor
de ocupar esta región
por eso que la más alba
meseta hay que bautizarla
con este histórico nombre
porque es digno de renombre
quien luchó por la grandeza
de Chile con entereza
y Don Ramón fue aquel hombre.

XXVI

Después de esta digresión
importante y necesaria
y de hacer una plegaria
por los pioneros a Dios
retomo mi narración.
Zarpamos sin más tardanza
conservando la esperanza
de volver en pocos días,
despejada la bahía
y con vientos de bonanza.

XXVII

Nos encuentra el despertar
tras horas de travesía
penetrando en la bahía
de Base Teniente Marsh
de la aviación nacional.
Comenzando el día jueves
cae en plumillas la nieve
y nos cala hasta los huesos
un viento frío e intenso
al mismo tiempo que llueve.

XXVIII

Se encuentra la Base Marsh
sita en la Isla Rey Jorge
de más que mediano porte.
Se puede allí contemplar
gente multinacional
porque allí se han concentrado
bases de muchos estados
rusos, germanos y chinos
uruguayos y argentinos
brasileños y polacos.

XXIX

Viven en buena armonía
como excelentes vecinos
aunque distintos caminos
y diversa ideología
rompan la monotonía.
Si es necesario un servicio
por los gajes del oficio
siempre se prestan ayuda
por muy difícil o ruda
sea la causa del perjuicio.

XXX

La Base Teniente Marsh
sin duda es la más compleja.
Normalmente no se deja
nada entregado al azar.
Es práctica y funcional
bastante bien equipada
como base organizada.
Es Villa de las Estrellas
una experiencia muy bella
en estas tierras heladas.

XXXI

Es la primera experiencia
la de esa pequeña Villa
donde unas doce familias
trasladaron su querencia
para hacer con su presencia
en una larga estadía
acto de soberanía.
Los niños se ven contentos
tan rubicundos y atentos
que verlos causa alegría.

XXXII

Verdadera novedad
son grandes carros anfibios
que van por todos los sitios
con mucha facilidad
sea por tierra o por mar.
"Vinchucas" las bautizaron.
En ellas nos trasportaron
de nuestro buque hasta el dique.
Por poco vamos a pique
por los vientos que soplaron.

XXXIII

Entre algunas excursiones
que juntos realizamos
una tarde navegamos
hasta unas estribaciones
donde tienen sus reuniones
varias clases de pingüinos.
Había cientos de nidos
con las hembras empollando
y a su lado vigilando
los solícitos maridos.

XXXIV

Una tarde esplendorosa
salimos del campamento
con lindo sol y sin viento.
Divisamos una poza
congelada y muy barrosa
a la vera del camino
que hasta el sector de los chinos
endilgaba nuestros pasos.
Aún caminando despacio
llegamos pronto al destino.

XXXV

Estaban muy ocupados
los vecinos orientales
descargando materiales
desde sus carros colmados
que en un buque han sido enviados.
Al regreso vemos focas
confundidas con las rocas,
retozando libremente
sin esquivar a la gente
y haciendo piruetas locas.

XXXVI

De regreso al campamento
sorteando piedras y hielo
y hundiéndonos en el suelo
se levantó un fuerte viento,
lo que no fue impedimento
de abordar la embarcación
soportando el aluvi6n.
Como pollos entumidos
muy mojados y ateridos
terminamos la excursi6n.

XXXVII

El día Domingo trece
fondeados en la bahía
tenemos la Eucaristía
pues hace muy bien que rece
por sus propios intereses
cada cual. En la ocasi6n
la Primera Comuni6n
reciben en Base Marsh
dos niñitas del lugar
con inocencia y candor.

XXXVIII

Arribó ese mismo día
el barco Society Explorer
que recorre todo el orbe
con gente de nombradía,
recalando en la bahía.
Y la escampavía Yelcho
que viene a cargar pertrechos
que tiene que transportar
a la sub-base del Inach
que es tocaya de la Yelcho.

XXXIX

Ha nevado intensamente
cubriendo con su blancura
los cerros y las llanuras
en la costa que está al frente
cambiando así de repente
toda su fisonomía.
El lunes a la bahía
llegó el Barao de Teffé
de las tierras del café
que es de mucha nombradía.

XL

Hubo una celebraci6n:
el día de Sanidad
de la Armada Nacional.
Fue una linda reuni6n
acompañando al doctor
dentista y los enfermeros
de los cuales el primero
es el Sargento Hernán Rojas
que casi nunca se enoja.
Todos curan con esmero.

XL I

Es buena oportunidad
en esta suscinta crónica
también destacar la anónima
acción de comunidad
eficiencia y unidad
de toda la dotación
desde el menor al mayor:
Suboficiales, sargentos
y personal del momento
que marcha a la perfección.

XL II

El martes quince temprano
fue el zarpe hacia Covadonga
continuando nuestra ronda
con bello sol de verano,
todos contentos y sanos.
Con un portentoso día
nos dieron la bienvenida
en la Base O'Higginiana
en hora posmeridiana
recalando en la bahía.

XL III

Brindaron los militares
la atención más exquisita.
No nos sentimos visitas
en estas tierras australes
sino como familiares.
El Comandante París
se muestra siempre feliz.
Como justo interventor
a su cargo le hace honor.
Merece una flor de lis.

XL IV

El comandante saliente
es el mayor Ramón Robles,
hombre tranquilo y muy noble.
Tiene contenta a su gente
que es capaz y diligente.
Como él está de salida
llega el mayor Fuenzalida
que fue nuestro compañero
en gran parte del crucero.
Tenga feliz estadía.

XL V

Como alma del contingente
está el capitán Drogetti
bueno para l' espagetti;
alegra a toda la gente
con los juegos de su mente
si bien creo la gramática
no es fuerte de su temática.
Aunque es mucho lo que sabe
más de una vez se le cae
de manera muy dinámica...

XL VI

Después de una libación
la iniciativa feliz
del Comandante París
nos permitió una excursión
en un carro de tracción
denominado Snowcat
para poder contemplar
de una empinada llanura
el paisaje de blancura
que era algo fenomenal.

XL VII

Al promediar la mañana
con un día muy nublado
habiendo incluso nevado
abandonamos sin ganas
esa magnífica rada.
Guardaremos en la mente
con recuerdo permanente
ese día inolvidable
por el paisaje admirable
y la bondad de la gente.

XL VIII

Tras horas de navegar
rápido y sin contratiempo
entre témpanos enhiestos
de apariencia fantasmal
llegamos a recalar
de nuevo en Bahía Chile.
Llevábamos combustible
para la base naval.
También íbase a efectuar
cambio de mando y "desfile".

XLIX

Es nuestro día postrer
la natura nos depara
una mañana muy clara
llena de sol por doquier.
Hace entrega del poder
el antiguo comandante:
un hecho muy importante
en estas tierras antárticas
y siempre ha sido la práctica
realizarlo con arte.

L

Un oficio religioso
acompaña tal evento
delante del monumento
de Arturo Prat, magestuoso
con clima tan riguroso.
Asume la comandancia
el Capitán Oscar Tapia
ante jefes y oficiales
según los usos normales
con mucho garbo y prestancia.

LI

Llegando de nuevo al Drake
después de nuestra partida
la mar estaba bravía
y hubimos de padecer
acompañado vaivén
durante largas jornadas.
El viento y las marejadas
nos hicieron su juguete
y anduvo con mucha suerte
quien no usó las almohadas.

LII

Se le nubló hasta la vista
con tan terrible balance
pasando por duro trance
nuestro querido dentista:
abandonando la pista
cayó al lecho del dolor.
El solícito doctor
usando su eximia ciencia
le recetó con urgencia
bonamina y aliviol.

LIII

Después de dos largos días
y con andar retardado
por encontrarse fallados
con muy serias averías
dos motores, llegaría
nuestro buque a Puerto Williams.
No siendo cosa sencilla
hubo que darle la alerta
a la Yelcho que a las puertas
se hallaba de aquella villa.

LIV

Pasada sólo una hora
reanudamos el viaje
mas recibiendo un mensaje
retornamos sin demora
porque aquella mar traidora
una barcaza al garete
tenía al pasar el Drake,
más al sur del Cabo de Hornos
en aguas de mucho fondo
y a merced del viento fuerte.

LV

Mas sobrevoló la zona
un avión de la marina
que trasmitió la noticia
de que a pesar de las olas
estaban bien las personas.
Con un suspiro muy hondo
reviramos en redondo
con rumbo hacia Punta Arenas
aunque nos dió mucha pena
que casi se van al fondo.

LVI

Seis horas nos retrasamos
por este gesto altruista.
Sería muy egoísta
quien no ayudara al hermano
porque a todo ser humano
le vale lo del refrán
que no conviene olvidar:
"Lo que tú haces hoy por mí
mañana lo haré por tí",
lo que encierra gran verdad.

LVII

Esperamos arribar
al puerto de madrugada
en la fecha programada
si es que de nuevo la mar
no nos hace retrasar.
Al terminar esta historia
que grabada en mi memoria
quedará toda la vida
sólo me falta que diga
que fueron días de gloria.

LVIII

También debo agradecer
con muy profunda emoción
a jefes y dotación
por su manera de ser
siempre fieles al deber.
Atentos y serviciales
tanto jefes y oficiales
como todo el personal
rectos a carta cabal
alegres pero formales.

LIX

Y de la misma manera
a cuantos intervinieron
y este don me concedieron
de vivir por vez primera
lo que era sólo quimera.
El Almirante Sepúlveda
(hasta mi pluma está húmeda
por su gesto generoso)
y el Servicio Religioso
que me hizo esta gracia única.

Renato Alvarez L.
RA

RENATO ALVAREZ LIZANA







UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE



35602013968665